



# KÜLÖNVONATON

**A vasút szerepe  
a vallási életben és a turizmusban**

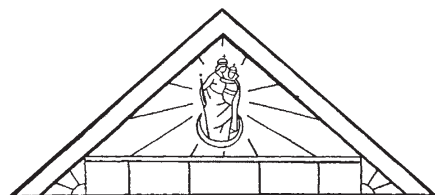
# KÜLÖNVONATON

A vallási kultúrákutatók könyvei 31.

Szerkeszti: Barna Gábor

Táj és népi kultúra 13.

Szerkeszti: Mód László és Simon András



SZTE BTK Néprajzi és Kulturális Antropológiai Tanszék

Szeged, 2017

# KÜLÖNVONATON

A vasút szerepe a vallási életben  
és a turizmusban

Szerkesztette:  
Barna Gábor és Gyöngyössy Orsolya



MTA-SZTE  
VALLÁSI KULTÚRAKUTATÓ CSOPORT

Szeged, 2017

Megjelent a Devotio Hungarorum Alapítvány (Szeged) támogatásával.

Borítón:  
Részlet az 1944. évi máriabesnyői zarándoknaptárból.

© Barna Gábor és Gyöngyössy Orsolya

Minden jog fenntartva!

ISSN 2064-4825

ISBN 978-963-306-556-3

Felelős kiadó: Barna Gábor

Készült  
Innovariant Nyomdaipari Kft., Algyő  
Felelős vezető: Drágán György  
[www.innovariant.hu](http://www.innovariant.hu)  
<https://www.facebook.com/Innovariant>

# TARTALOM

Előszó – BARNA Gábor .....	7
----------------------------	---

## KIRÁNDULÓ ÉS ZARÁNDOKVONATOK

FRISNYÁK Zsuzsa

Kéjutazók és zarándokvonatok. A vasúthasználat kultúrája és szokásai a 19. században .....	11
---	----

MAJDÁN János

A vidéki lakosság vasúti utazása a Székesfővárosba – Ezredévi Országos Kiállítás (1896) .....	27
--	----

BARNA Gábor

Zarándokvonaton. Adatok a Mariazellbe, Lourdes-ba és Rómába vezetett vonatos zarándoklatokról a 19–20. század fordulóján .....	41
---	----

GLÄSSER Norbert

Orthodox zsidó zarándoklatok vasúton. Az utazás izraelita gyakorlataihoz 1944 előtt Magyarországon .....	53
---	----

HORVÁTH Csaba Sándor

Az északnyugat-dunántúli térség egyes HÉV-jeinek kereskedelmi és turisztikai funkciója 1920-ig .....	69
---	----

VARGA Gábor

„Vendégségben a Győr–Sopron–Ebenfurti Vasútnál” Vasúti vendéglátás és idegenforgalom a GYSEV kezelésében az 1970-es és az 1980-as években .....	83
---	----

## A VASÚT GAZDASÁGSZERVEZŐ SZEREPE SZEGED KÖRNYÉKÉN

MÓD László

A vasút hatása a Dél-Alföld homoki szőlő- és borkészítésére (Csongrád megyei példák) .....	105
---	-----

SZIKSZAI Anita

A keskeny nyomközű kisvasút hatása Szeged környékének életére .....	119
---	-----



# ELŐSZÓ

## Társadalomtudományi és vallási összefüggések

A vasúti tömegközlekedés 19. század közepi elterjedése számos tekintetben át-alakította az emberek mozgását. Legszembetűnőbb vonása ennek az volt, hogy olcsósága és gyorsasága révén tömegessé tette. A munkásemberek, kereskedők, katonák, diákok, zarándokok egy-két nap alatt meg tudták járni ugyanazt az utat, ami korábban hosszú heteket, esetleg hónapokat vett igénybe. Mindennek nemcsak gazdasági indítékai és következményei voltak. A vasút befolyásolta és átalakította a mindennapi életet is. Kihatott a kereskedelemre, az áruellátásra, a vásárlási szokásokra, az iskoláztatásra, de megjelentek a vallási és kulturális célú utazások is. És hamarosan ezek is átalakultak, új formák jelentek meg: a különvonatok.

A tömegessé vált utazás magával hozta a vonatok mind kényelmesebbé tételét. Az utasok tömegeinek kiszolgálására utasellátó vállalkozások alakultak, és már a 19. században megjelentek az utazási irodák is, amelyek a vasúttársaságokkal szoros kapcsolatban működtek. Maga a vasút is vállalkozóként bukkant fel sok területen: vendéglátó vállalkozásokat indított, nyomvonalát gyakran a várható utasforgalomnak megfelelően alakította ki. Keskeny nyomtávú formájával pedig egyes települések térségét gyorsabban és könnyebben kapcsolta a város piacához.

### *Kiránduló különvonatok*

A vasút lehetővé tette, hogy előbb a hivatalból utazók, a tehetősebb rétegek, majd mindinkább mások is, országokon belüli, majd idegen országbeli, távoli úti célokat is felkeressenek. A gazdasági, kereskedelmi és oktatási célú utazások mellett megjelentek az első kiránduló vonatok. Az első, szervezett kiránduló különvonat 1841-ben Angliában indult el. Ezt a mintát más országok is átvették. Utazásszervező társaságok alakultak, amelyek előbb nemzeti, majd nemzetközi keretben kezdték szervezni a tömeges utaztatásokat. Ez kedvezett jónéhány fürdőnek, tengerparti és hegyvidéki üdülőhelynek, s gyakran az útba eső városoknak is, ahol az utasok pár órára, egy napra, vagy éjszakára kiszálltak, megszálltak, várost néztek, múzeumokat látogattak.

### *Zarándok különvonatok*

Az európai hálózattá összeálló vasút révén az emberek hazai, ám távolabbi, vagy éppen külföldi kegyhelyekre is könnyebben és gyorsabban el tudtak jutni. Egyes országon belüli búcsújáró helyre is indítottak zarándok különvonatokat. Ennek következtében néhány magyarországi kegyhely látogatottsága megugrott.



Így növelte meg vonzáskörzetét például Máriapócs, Máriagyűd, Mátraverebély is. Felújultak és tömegessé váltak a külföldre vezetett távolsági zarándoklatok is. Ez nagymértékben elősegítette néhány kegyhely, pl. Lourdes népszerűvé válását, vagy vonzerejének növekedését is.

A néprajzi és antropológiai kutatás keveset foglalkozott a tömeges zarándoklatoknak ezzel a formájával, amely ma is él, és Európa számos országában hagyományossá rögzült formái vannak. Ilyenek pl. a betegek zarándokvonata Belgiumból a franciaországi Lourdes-be, az utóbbi évtizedben a magyar katolikusok zarándokvonata Budapestről Częstochowába, vagy akár a búcsúsokat Csíksomlyóra szállító Székely gyors.

### *A vasút szerepe a Dél-Alföld életében*

2014-ben ünnepelte a Szegedi Vasúti Igazgatóság megalapításának 125. évfordulója, és ugyanabban az évben lett 20 éves a Vasúttörténeti Alapítvány. A kettős évfordulóról a vasúttársaság és a Vasúttörténeti Alapítvány közös konferencián emlékezett meg az SZTE Néprajzi és Kulturális Antropológiai Tanszékével.

Ezeknek az utaknak egykori és mai szervezését, lefolyását, hatását a kegyhelyekre, áhítatformák, kegytárgyak, énekek, vallási szuvenírek országon belüli és nemzetközi elterjedését mutatja be néhány tanulmány.

Kötetünk két konferencia tanulmányra átdolgozott előadásaiból állt össze. Egy SIEF konferencia és az említett szegedi emlékkonferencia előadásaiból. Reméljük, sokunk okulására!

*Barna Gábor*

KIRÁNDULÓ  
ÉS ZARÁNDOKVONATOK



## KÉJUTAZÓK ÉS ZARÁNDOKVONATOK

### A vasúthasználat kultúrája és szokásai a 19. században

A 19. század elején Magyarországon is új divat indult hódító útjára: utazás a kalandért, utazás az új élményekért. Ez idő tájt még leginkább a főúri családok fiatal, nőtlen tagjai keltek útra, hogy megismerjék Európát. Mindez, a vasút előtti korban még egy expedíció szervezettségét igényelte. Nemcsak útlevelekre és pénzre, hanem ajánlólevelekre, banki kapcsolatokra, és a távoli országok viszonyait jól ismerő kalauzokra is szükség volt. Nem lehetett tudni, mi vár az utazókra, milyen körülményeket kell elviselniük. A rutinosabb utazók ezért ágyneműt, főzőedényeket, sőt fegyvereket is vittek magukkal. A 19. század elejének Európájában az utazók szempontjából a nagytávolságú szárazföldi közlekedést a szélsőségesen eltérő minőségű úthálózatok és az utak forgalmára ráépülő szolgáltatások (vendégfogadók, csárdák, lókölcsonzók, fogathajtók) kiszámíthatatlan és előre tervezhetetlen kapcsolata jellemezte.

Az utazási szokások és körülmények azonban a vasút terjedésével gyökeresen megváltoztak. Amíg korábban a nagytávolságú utazásokat kizárólag szellemi élvezetnek, és egy felelősségteljes, felnőttkori viselkedésre felkészítő élettapasztalatnak tartották, az 1860-as évektől az utazások szórakoztató jellege erősödik fel. A vasúti utazás már nem test- és lélekkinzó mártíromság.

Ez a tanulmány a 19. század második felének hazai, szabadidős utazási szokásait és tipikus jellemzőit foglalja össze. Az volt a célom, hogy az egyedi élelményeket rögzítő útleírások, és úti beszámolók odavetett félmondataiból, háromsoros újsághírekből, valamint a rendelkezésre álló vizuális forrásokból (karikatúrák, plakátok, reklámlapok) rekonstruáljam a szabadidős utazások történetét. A szabadidős vasúti kirándulásokról a legkorábbi statisztikai adatok az 1870-es évekből maradtak fenn. A MÁV üzletjelentései szerint, az 1873-ban indított 33 ezer vonatszerelvény közül 162 kirándulóvonat volt. Vagy például 1878-ban 2151 kirándulót vittek a MÁV vonatai, mindeközben az összes szállított személy száma meghaladta az 1,4 milliót. Mindezen volumenek talán képesek érzékeltetni, milyen szűk keretek között mozog e tanulmány témája.

A 19. századi Magyarországon a szabadidős utazások szokása igen divatos jelenség. Ennek ellenére nincs tömegturizmus, viszont vannak olyan lassan gyarapodó létszámú társadalmi rétegek (a középosztály felsőbb csoportjai), melyek életmódjába már szervesen beépül ez a szokás. Amíg a reformkorban a világlátás élvezetét kevesen engedhették meg maguknak, addig a század végére már az

---

\* MTA Bölcsészettudományi Kutatóközpont Történettudományi Intézet, 1097 Budapest, Tóth Kálmán u. 4. Frisnyak.Zsuzsa@btk.mta.hu

iskolai oktatásban (főgimnáziumok körében) is megjelent a tanulmányi kirándulás gyakorlata. A rendszeressé váló, szabadidős utazások szokása a korszakban az alsóbb néprétegeket (paraszság, városi munkásság) még nem érintette meg, ők sokkal inkább tradicionális célok (zarándoklat, búcsújárás) megvalósítása érdekében keltek útra, és nem azért, hogy megnézzék a tengert az Adrián, vagy megmásszák a Magas-Tátra csúcsait. A korszakban a rendszeres, nagytávolságú szabadidős utazások még a kistisztviselői, kispolgári, iparos életmódnak sem részei. Viszont ezen rétegek életmódjában már kimutathatóak olyan másolt szokások, mint a kerékpáros kirándulás, vagy a környékbeli túrázás.

### *Kéjvonatok, különvonatok*

A szabadidős utazásokat a 19. században kéjutazásnak, a kéjutazókat szállító vonatokat pedig kéjvonatoknak nevezték. A közbeszédben a kéjvonatok mellett igen gyakran használták a különvonatok kifejezést is. E két vonattípus – ill. a mögöttük álló utazási szándék – között azonban fontos különbségek voltak. A különvonatokat és kéjvonatokat összekeverő szóhasználat sok, ma már furcsának tűnő apróságban is kifejeződik: például a sajtó 1870-ben azt írta, a Batthyány újratemetésére *kéjvonatot* indított a *Tiszavidéki Vasút*, mindeközben ez valójában egy különvonat volt, és a résztvevők célja sem a szórakozás, inkább a tisztelgés.<sup>1</sup>

De mi volt a különbség a kéjvonatok és különvonatok között? Mindkét vonattípus mérséklet áron (leggyakrabban 50%) vitte az utasokat. A kettő közötti különbség az utazásszervezésben, a menetrendiségeiben és az úti céljukban volt. A kéjvonatokat a vasúttársaságok beillesztették a nyári menetrendjükbe, és egy megadott időszakon belül (a szezon legmelegebb hónapjaiban) menetrend szerint közlekedtették saját üzleti kockázatukra. A kéjvonatokat nyári vasárnapokon, illetve ünnepnapokon nagyobb városokból a környékbeli kirándulóhelyekre indították. A kéjvonatok reggel elvitték az utasokat, este pedig visszaszállították őket a lakóhelyükre. Ilyen kéjvonatok jártak például Budapestről Gödöllőre, Losoncra, Szliácsra, Kolozsvárról Marosújvárra, Temesvárról Stájerlak-Aninára stb. Az egynapos kéjvonati kirándulásokon résztvevő városiak azok közül kerülhettek ki, akiknek a hétköznapijait a kötött munkarend jellemezte, és akikre ösztönzőleg hatott az olcsóbb menetdíj. Az egyházak a kéjvonatozás újmódi divatjának nem örültek, mert úgy gondolták, ez az időtöltés elvonja az embereket az istentiszteletekről.<sup>2</sup>

A kéjvonatozás fellendülését az 1880-as évek hozzák magukkal. 1883-ban a MÁV 8 ezer, 1884-ben 14 ezer, 1885-ben pedig már 21 ezer kéjvonati menetjegyet

1 A különvonattal 847 polgár utazott fel az újratemetésre. Ld. A Batthyányi (sic) temetésére rendezett kéjvonattal... *Tiszavidék*, 1870. június 13. 2.

2 1863-ban egy katolikus egyházi folyóirat kifogásolja, hogy a kéjutazásokat ünnepnapokra és vasárnapokra teszik. A kéjutazás nemcsak az utazókat, hanem a célállomáson élő hívőket is akadályozza az isteni szolgálatban. Ld. *Religio*, 1863. szeptember 5. 160. A vasárnapi és ünnepnapok kéjvonatozás eltörlését – hasonló megfontolásból – javasolták 1889-ben osztrák katolikusok. Ld. *Katolikus kongresszusok. Protestáns egyházi és iskolai lapok*, 1889. május 5. 572.

értékesít.<sup>3</sup> Az 1880-as években az ismert kéjvonati útirányok között két város – Arad és Nagyszeben – térkapcsolatai mutatnak különös jellemzőket. A vasút korszakában Arad térhasználatának – a többi vidéki városhoz nem hasonlítható jellemzője – hogy igen erős utasforgalmi kapcsolatai voltak a szűkebb (25 km-nél közelebbi) környezetével.<sup>4</sup> A városnak ez a 19. századi sajátossága még a kéjvonatok esetében is kimutatható: 1885-ben az aradiak majdnem tízezer kedvezményes jegyet vásárolnak Gyorokra, Radna-Lippára és Paulisra.<sup>5</sup> E három település közül a borkereskedő- és fogyasztó Arad számára a legfontosabb a szőlőtermelő Gyorok volt. A Gyorokra megvásárolt több mint hatezer mérsékelt áru menettérti jegy azt valószínűsíti, hogy a kéjvonatokkal utazók céljai között nemcsak a pihenéssel és kikapcsolódással, hanem az olcsóbb menetjegyeket kihasználó üzleti célú utazással is számolni kell. Az Aradról Radnára indított kéjvonatok utasait pedig bizonyára a Mária kultuszról nevezetes ferences templom meglátogatása inspirálta.<sup>6</sup>

Az 1880-as években a legnépszerűbb, legforgalmasabb kéjvonati útirány egyértelműen a Nagyszeben és Vízakna közötti volt. A kéjvonati forgalom élénkségét mutatja, hogy a Nagyszebenből Vízaknára kedvezményes menettérti jegyekkel utazók száma (1885-ben 9500 fő) messze nagyobb volt, mint Vízakna „normál” utasforgalma (1885-ben 3800 fő). Úgy gondolom, hogy ezek a volumenek a nagyszebeniek részéről már magas színvonalú polgárosodó életmódra mutatnak.

1889 után a magyarországi vasutakon az új, a jegyárak jelentős árcsökkenését eredményező zónatarifa miatt megszűnt a kedvezményes áru kéjvonatok indításának gyakorlata. A kéjvonat kifejezés természetesen nem tűnt el a közbeszédből, a kéjvonati útirányok is változatlanul fennmaradtak, sőt idővel egyre jobban bővültek – de a vasutak már nem adtak további díjmérséklést ezekre a vonatokra. Egy vasárnapi kéjutazás ára ettől kezdve tehát már nem volt alacsonyabb, mint egy hétköznapi, hasonló utazásé. Mindez azt jelenti, hogy a kéjvonatozás ettől kezdve már nem az árelőnye, sokkal inkább a szórakoztató mivolta miatt volt népszerű.

*Május elsején a kirándulók egész serege rohanta meg a Békés felé induló motorost. Úgy ostromolták a kocsikat, hogy egy perc alatt inkább heringes ládához hasonlítottak a szakaszok, mint személyszállító kocsikhoz. Ember-ember hátán préselődött a kéjvonaton, melyet bizonyára azért neveztek el így, mert valóságos kéj, hogyha az ember leszabadul tőlük.*

3 Mindeközben a MÁV 1883-ban 3,7 millió, 1884-ben 5 millió, 1885-ben 6,6 millió utast szállít összesen.

4 Minderről bővebben ld. FRISNYÁK 2010. 94.

5 1885-ben Arad teljes utasforgalma 149 ezer, Gyoroké 20 ezer, Paulisé 8 ezer, Radna-Lippáé 31 ezer fő.

6 1929-ben jelent meg Másik Andor: *Egy öreg vasutas emlékiratai* c. munkája, melyben a szerző fiatalkorának egy máriaradnai búcsújáró, békéscsabai kisasszonnyal be nem teljesült kalandját meséli el. A visszaemlékezés szerint a búcsújárást túlszűfolt vonat, valamint az utasok tolongása és zajongása jellemezte.

– ironizált egy újságíró 1905-ben.<sup>7</sup> De miben is tértek el a különvonatok a kéjvonatoktól? Általában véve a különvonatokat a vasúttársaságok külső magánvállalkozók<sup>8</sup> kockázatára, egyedi megrendelések alapján indítottak, bár arra is van példa, hogy a különvonatok utazásszervezését a vasúttársaság magára vállalta. 1873-tól a különvonatokra a vasúttársaságok – ha legalább 200-an utaztak rajta – 50%-os díjkedvezményt adtak a 3. osztályú jegyek árából. Ennek a feltételnek nagy jelentősége volt, ti. a szervezőknek muszáj volt biztosítani, hogy meglegyen ez a létszám, mert különben oda a kedvezmény.<sup>9</sup> A menetrend szerint, és a vasúttársaságok üzleti kockázatára indított kéjvonatoknál ilyen létszámbeli megkötés természetesen nem volt. A különvonatok indítását tehát egyedi események és igények, nagyobb közösségek, vagy egyesületek programjai stb. tették szükségessé, ezért ezeket a közzétett menetrendekben nem is szerepelhettek. A különvonatok indítását a szervezők – ha szükség volt az utasok toborzására – a sajtóban vagy falragaszokon tették közzé.<sup>10</sup> A különvonatok szervezői előre meghirdették az utazás célját és az úti programot. Ez lehetett zarándoklat, búcsú, részvétel a Szent István napi fővárosi ünnepségeken, de lehetett egy hosszabb európai kirándulás (pl. Párizs, Konstantinápoly) is. Magyarországon a legelső ismert különvonatok az egyes vasútvonalak megnyitására érkező vendégcsereget szállították, de különvonatok vitték az esztergomi bazilika felavatására készülő ünneplőket is. A különvonatok tehát alapvetően nem az egynapos oda-vissza tartó kirándulásokra szolgáltak (bár erre is van példa), hanem a különböző célú, nagytávolságú társas utazások lebonyolítására. A nagytávolságú, hosszabb időt igénylő társas utazásokon résztvevők a polgárság azon csoportjaiból kerültek ki, akik megengedhették maguknak a magas részvételi díjat, és akik több hétre is hátrahagyhatták kötelezettségeiket.

A különvonati utazásoknak nagy lendületet adott, hogy 1861-ben megnyílt a Déli Vasút Buda–Nagykanizsa közötti vasútvonala, és ezzel létrejött a közvetlen vasúti kapcsolat a magyar főváros és a tengerparti Trieszt között. Sőt, ez az új, a

7 Májusi invázió. *Békésmegyei Közlöny*, 1905. május 14. 6.

8 Az 1870-es évek második felében egy bécsi utazásszervező cég Magyarországra is kiterjeszti üzletét. A Schrökl-féle kirándulásokon uralkodó állapotokról 1874-ben jelent meg a sajtóban egy kritika. A szerző teljes ellátást kifizető, de éhen maradt utasokról, és egy Bécs–Innsbruck közötti 36 órás utazás megpróbáltatásairól ír. A kéjutasokat nem egy önálló menetrenddel rendelkező különvonat vitte, hanem a kéjutasok vagonjait egyszerűen hozzákapcsolták egy személyvonathoz. Ld. Herr Schrökl und seine Vergnügungszüge. *Morgenpost*, 1874. augusztus 29. 1–2. A Schrökl-féle, Budapest–Bécs közötti utazásszervezés igen alacsony léptékű lehetett, 1878-ban ilyen formában alig 307 fő utazott a két főváros között.

9 A *Vasárnapi Újság* 1860-ban „finansziális manipulációval” vádolta meg az Osztrák Államvasutat, mert a tótmegyeri eke- és szántásversenyre indított különvonattal olyan kevesen utaztak, hogy a vasúttársaság az eredeti kedvezményes árat felemelte. Ld. A tótmegyeri eke és szántásverseny jún. 2-án. *Vasárnapi Újság*, 1860. június 10. 24. sz.

10 A Tiszavidéki Vasút az 1860-as években évről-évre indított különvonat a fővárosba. A különvonatokat a vasútállomásaiikon elhelyezett plakátokon reklámozták. Hasonlóképpen járt el az Osztrák Államvasút is. Minderről két plakátot őriz a Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeum. A TVV 1868-as pesti különvonatára oda-vissza Nyíregyháza–Pest között egy másodosztályú jegy ára 12 forint 40 krajcár volt, ugyanez harmadosztályon 8 Ft. 40 krajcár. Még ezek a csökkentett áru jegyek sem tűnnek különösebben olcsónak, ez idő tájt 7–12 forintba kerültek az uszályos krinolinok egy Váci utcai divatüzletben, vagy például a *Vasárnapi Újság* éves előfizetési díja 6 forint.

Balaton déli oldalán haladó pálya még a balatonfüredi vendégházakat is kibővítette.<sup>11</sup> Ez a vasútvonal azonban nemcsak könnyebben elérhető és vonzó úti célokat kínált a magyaroknak, hanem ösztönzőleg hatott az utazási egyletek megalakítására. Két egyesületről maradtak fenn adatok. A legkorábbi ismert, utazókat tömörítő egyesület, az *Első Magyar Kéjutazási Társulat* 1861-ben alakult abból a célból, hogy tagjaiknak nagyobb kirándulásokat szervezzen a Pesthez közeli vidékek felfedezésére. Az egyesület működéséről egyetlen kirándulás erejéig maradtak fenn adatok. 1862-ben alig hárman indultak útnak azzal a céllal, hogy legyalogolnak Pestről Balatonfüredre. Az útnak indulók akaratereje azonban már az első zápornál megtört, Promontornál vasútra szálltak, és Székesfehérvárig utaztak egy vonattal. A székesfehérvári Ullmann-féle vendéglőben eltöltött éjszaka kényelme után a turistáknak végleg elment a kedve az út folytatásától. A másik, ismert utazási egyesületről talán még kevesebbet tudunk: a fennmaradt alapszabály<sup>12</sup> szerint az egyesület egyik célja, az egyazon irányba utazók – hasonló neveltetésű és műveltségű emberek – összeismertetése. Csak találgatni lehet, miféle úti tapasztalat hatása tükröződik az egyesület létrehozásában.<sup>13</sup> A puszta nevével többet nem tudunk az 1881-ben megalakított *Első Magyar Muraközi Kéjutasok Egyesületéről*.

A legelső ismert hazai társasutazást 1862-ben szervezték meg a Déli vasúthoz köthető emberek.<sup>14</sup> A kirándulás Budáról Triesztbe tartott két különvonattal. Vidékről is érkeztek az útra résztvevők, a négynapos trieszti kirándulásra mintegy 1200 ember utazott el. A szerelvények több ezer lelkes fővárosi ünneplése közepette gördültek ki a budai indóházból. Az éjszaka ellenére a vonatokat Nagykánizsáig fáklyákkal és zenével várták a helybéliek. Az utasok minden állomáson lelkesen viszonzták az üdvözléseket. Az éjszaka nem várt eseményt is hozott: az egyik különvonat mozdonya két, pályára tévedt lovat elütött. Pragerhofban éppen egy századnyi huszár állt a pálya mellett, amikor befutott a különvonat. A magyar fiatalok lelkesen kiugráltak a kocsikból és a huszárok nyakába borultak. Leibachban (ma: Ljubljana) az utasok „gyarló ebédet” kaptak, és „túlérzékeny hazánkfiaiinak zokon esett a rögtön fizetés követelése”. Az utazók ebben az eljárásban egy sértő feltételezést (a fizetés nélküli meglógás vélelmét) látták. Ez a társasút nem elsőse miatt, hanem sokkal inkább azért érdekes, mert az út a hazafias érzelmek és a hazaszeretet nyilvános és spontán kifejezésének eszközévé vált. Miért történt mindez? Mert olyan volt a hazai közhangulat, hogy a politikai jelentőséggel elvileg nem bíró, privát és társadalmi események is mögöttes jelentőséget nyertek. A trieszti kirándulás sikerén felbuzdulva a Déli Vasút 1862 augusztusában különvonatot indít a Balatonra. Szeptemberben pedig az Osztrák Államvasút különvonatai (Bécsből és Szegedről) hozták a kirándulókat

11 Bővebben ld. KATONA 2009.

12 Az első magyar utazási társaság alapszabályai. OSZK Kisnyomtatványtár, C 5311.

13 Nem lehet tudni, hogy az egyesület ténylegesen létrejött-e, és kik voltak a tagjai. 1862-ben, egy hasonló célú egyesület alapítását szorgalmazta a *Politikai Újdonságok* c. hetilapban Podmaniczky Ármin. Ld. *Utazók egylete*, 1862. február 26. 135.

14 Bővebben lásd LUKÁCS 2010 és 2011.



a kisasszony napi városligeti népünnepélyre.<sup>15</sup> Az elkövetkező években több nagyobb külföldi társas út szervezését is meghirdették a sajtóban. A kiegyezés előtti években azonban nem a külföldre menő, sokkal inkább a belföldi különvonatoknak volt sikere. 1865-ben a magyar országgyűlés megnyitására indítottak a vasúttársaságok az ország minden régiójából a fővárosba különvonatokat. 1866-ban pedig a Vörösmarty szobrának felavatására indult nagyszámú résztvevővel egy különvonat Budáról. A kocsikban közelharcot kellett vívni az ülőhelyekért.

A kiegyezés után a külföldi társasutazások szervezése is erőre kapott. 1867-ben egy párizsi kirándulás szervezői utazási sorsjátékot is indítottak. A távolabbi úti célok között világiállítások megtekintése, városlátogatások, és a zarándoklatok szerepeltek. Az 1870-es évek közepétől a legnépszerűbb hazai táj, a Magas-Tátra is elérhetővé vált vonattal. Az 1880-as évektől szemlátomást egyre bővül a különvonatok száma, és az úti programok is egyre változatosabbak lettek.

### *Zarándoklat, búcsú, Szent István nap*

Joggal feltételezhetjük, hogy a vasúthálózat terjedése és a szabad idős utazások divatja a vallási turizmus fellendülését is magával hozta, hiszen könnyebben kivitelezhetővé vált a távolabbi kegyhelyek meglátogatása. A vasúti közlekedésnek az emberi szokásrendszereket (ti. hogyan kell lebonyolítani egy búcsújárást, vagy zarándoklatot) is átalakító hatására elsőként a pesti és a bécsi élclapok figyeltek fel. 1873-ban a *Borsszem Jankó* c. élclap egy teljes oldalt szentelt a zarándoklatoknak.<sup>16</sup> A lap újságírói elkészítették a búcsújárók szent nótáját, melyben a gőzvasutat a gonoszhoz hasonlították. Pont ez nyilvánvaló túlzás mutatja: ez idő tájt közkeletűen elfogadott, hogy a zarándokok és búcsújárók is használhatják a vasutat, a zarándokutaknak tehát már nem elhagyhatatlan velejárója a több napos fizikai megterhelés.<sup>17</sup> Hasonlóképpen, a túlzás eszközével ragadta meg ugyanezt a témát a *Kikeriki* osztrák élclap 1879-ben. (1. ábra)

A közgondolkodás átalakulása ellenére a vasúthasználat szempontjából a hazai zarándoklatok és búcsújárások kiterjedtsége a korszakban igen szerény keretek között mozgott. Ahogy a parasztság hétköznapi vasúthasználati szokásai is igen hosszú idő alatt formálódtak ki és épültek be a paraszti életformába, hasonlóképpen a zarándoklatok és búcsúmenetek szervezésében is egy lassú folyamat zajlik le. A parasztság tömegesen csak 1889-ben ismerkedik meg a vasúttal, a paraszti életmódba a rendszeres, kistávolságú vasúthasználat az 1890-es években

15 Bécsből 420 utazó érkezett, Szegedről 360-an jöttek. Ld. *Vasárnapi Újság*, 1862. szeptember 14. 443. A bécsi vendégek tiszteletére Neumann S.(?) nyolc versszakból álló üdvözlőverset adott közre. A versben a költemény szerzője a bécsi kirándulók megérkezésének – hasonlóan a trieszti utazást kísérő közhangulathoz – politikai jelentőséget tulajdonít, és felszólít a kibékülésre és a magyarokkal való szövetségre. Ld. Neumann S: Üdvözlét a bécsiekhez a kéjvonattal Pestre utazott vendégek és ezek tiszteletére a Városligetben 1862. szeptember 8-án tartott népünnep emlékére. OSZK Kisnyomtatványtár, 10.321

16 Le Pélerin. A francia búcsújárások hivatalos közlönye. *Borsszem Jankó*, 1873. szeptember 28. 300. szám, 2.

17 Bővebben ld. PUSZTAI 2002. 429.

kezd beépülni.<sup>18</sup> Nem véletlen, hogy a hétköznapi jelenségekből és szokásokból építkező 19. századi élclapokban csak 1889-ben jelenik meg az első olyan ábrázolás, amely egy búcsúra vonattal utazó parasztról készült. (2. ábra)

Az sem véletlen, hogy a zónatarifa (1889) előtti időszakból a rendszeres vasúthasználatot nem vidéki, hanem két fővárosi templom körüli hitéleti szervezőmunkában figyelhetjük meg. A belvárosi ferencesek évről-évre pünkösdi búcsújáratot indítottak Máriabesnyőre. A máriabesnyői egynapos programok lebonyolítása egyforma volt: a búcsú mindig a ferencesek templomában kezdődött, és itt is ért véget. A templomi imát követően a búcsújárók együttesen kimentek a MÁV állomásra (1885 előtt a mai Józsefvárosi pályaudvarra, utána pedig a mai Keletibe). A búcsújárók különvonattal utaztak Máriabesnyőre, ünnepélyesen felvonultak, majd a programok végeztével a késő délutáni órákban visszatértek Budapestre. (3. ábra) Ezek az egynapos búcsúmenetek nem kerültek sokba.

Jóval nagyobb szervezőmunkát, anyagi áldozatot és szabadidőt igényeltek az ausztriai Mariazellbe tartó zarándoklatok. A mariazei programok koordinátora a belvárosi plébániatemplom volt, az első vonatos zarándokutat már 1867-ben indították. A zarándokoknak az út utolsó szakaszát (kb. 48 kilométert) gyalog, vagy omnibusszal kellett megtenni, mert Mariazellbe csak 1906-ban érkezett meg a vasút. A szervezőmunkát mutatja, hogy a zarándoklatokra a menetjegyeket nemcsak a templom sekrestyéjében, hanem a főváros hét másik pontján is meg lehetett vásárolni. Adatok hiányában nem lehet tudni, hogy a mariazei zarándoklatok szervezésébe mikor kapcsolódtak be más résztvevők is. Az azonban bizonyos, hogy 1897-ben már több egymástól független csapat, eltérő árakkal szervezte a zarándoklatokat.<sup>19</sup> (4–5. ábrák) A programok között árverseny bontakozott ki.<sup>20</sup> A legdrágább ajánlat a belvárosi plébániatemplomból induló zarándoklat volt (21 Ft 60 krajcár). 16 forintos árral reklámozta a nyolc napos utat Anderlik Ferenc. Érdekes, hogy az Anderlik-féle útitervben világi szabadidős programok is szerepelnek. Még ennél is olcsóbb utat kínáltak a ferencesek. A ferencesek szórólapja szerint a legszegényebb néposztályoknak is alkalmat akarnak adni, hogy részt vegyenek a mariazei búcsújáraton. A költségek leszorítása érdekében ezért Budapest és Bécs között nem vasúton, hanem hajóval utaztak a résztvevők, és csak a császárvárosban szálltak fel vonatra. Ezzel a megoldással az úti költséget sikerült leszorítani 7–10 forintra.

18 A FSZEK Budapest gyűjteményében őrznek egy nyolc oldalas nyomtatvány, amely arról szól, hogy beszéli rá a falu kántora a hívőket a vasúti utazásra, és mindez milyen következményekkel jár. „Lassanként az egész falu gondolkodásmódja megváltozott. Az emberek kezdtek belátni, hogy az utazás, az emberek között való forgolódás csakugyan nincs kárukra. Mint az iparos tanuló, ha felszabadul, s megy városról városra, néha országról-országra, vándorol, megismer más népeket, más szokásokat, egészen más emberré lesz, mintha mindig otthon ült volna, úgy a szántóvető embernek is hasznára van életnek és világnak ismerete. (...) Nemcsak gondolkodásmódjukat, hanem még hazafias érzésüket is megváltoztatta a hébe-hóba tett kisebb-nagyobb kirándulás.” *A zónás atyafiak*. Szerző nélkül, Budapest, Méhner Vilmos kiadása, 7.

19 Az 1897-es zarándoklatokat az 1857-es mariazei búcsújárat emlékéül ajánlották. Ez utóbbiról bővebben ld. BARNA 2004. 228–230.

20 Az úti programokat az OSZK Kisnyomtatványtár őrzi: C. 9.916., D. 4361, és D 43.62.

A zarándokvonatok és búcsújáratok népszerűsége meg sem közelítette a Szent István napi különvonatokét. Ez utóbbiakat a vasúttársaságok saját üzleti kockázatukra indították, és egyházi vagy más külső szervezőmunka nem volt mögöttük. A MÁV Szent István napi különvonatain utazókról 1879–1883 között rendelkezünk részletesebb statisztikai adatokkal. 1879-ben 34 vasútállomáson szálltak fel a fővárosba tartó ünneplők: a legtöbben Egerből (127 fő), Miskolcra (90 fő), Gyöngyösről (81 fő), és Jászberényből (63 fő) érkeztek. Az idő múlásával és a vasúthálózat terjedésével a Szent István napra felutazók száma is egyre szaporodott, 1883-ban az utazók száma megközelítette a hatezretet. A fővárosi Szent István napi rendezvényekre 1898-ban több mint negyvenezer kiránduló érkezett. A nagy tömeg, és a zsúfolt utazási körülmények a napisajtó figyelmét is felkeltették:

*Sem zónarendszernek, sem vasúti politikának nincs hatalma ahhoz, hogy végkép beszüntesse a kéjvonatokat, mert ha hivatalosan el is törölték a kéjvonatot, a földi vándorok azért tizenötöd-magukkal beszállnak egy másodosztályú szakaszba és a kéjvonat ismét megvan. Így él a kéjvonat a világ végezetéig.*<sup>21</sup>

A különvonati utazások körülményeiről, a vonatszerelvények kényelméről vagy kényelmetlenségéről két forrás szolgált beszédes adatokat. 1888-ban a *Nyírvidék* c. újságban megjelent egy római zarándoklatról<sup>22</sup> szóló úti beszámoló, amelyben a szerző a kor szokásos útleírásain messze túllépve, az utazási körülményekkel is foglalkozik. A szervezők az utazáson résztvevők számára zománcozott gombjelvényeket készítettek, melyek a hármasszoborból kiemelkedő kettős keresztet ábrázolták. A zarándokok ezen kívül megkapták az utasnévsort, és a részvételi jegyeket. Az indulás előtt a budai indóház tömve volt az utazókkal, a kíváncsis-  
kodókkal:

*Magok a zarándokok már nem voltak kivétel nélkül jó hangulatban, mert a nagy útra kelés természetes aggodalma mellett, sok apró kényelmetlenséget is el kell tűnniük, így a hosszú várakozás az indulásig, az útításkák őrizete, a kellő tájékoztatás hiánya, a nagy tolongás, mely az első vonatra való törekvésből származott, végre a tömeges felszállásnál kikerülhetetlen alkalmatlanságok stb. stb., mindezek együttvéve sokaknak arcukba kergették a vért, úgy, hogy szinte jól esett a fűtetlen kupék lehűtő hatása, mely aztán hűsölgő útítársunk lett az első éjjen át. [...] Virradatra Pragerhofnál találtuk magunkat. Itt aztán nemcsak a meleg kávét kívántuk meg sokkal többen, mint ahányan hozzájuthatánk, hanem egyéb szükségleteink kielégítése is komikus helyzetek megismerésére vezetett, mert hát kéjvonaton utazván, a legprimitívebb kényelem feltételei is hiányoztak. Így történt meg azon eset, a többi közt, hogy egyik kupétársunk egy egész órahosszig volt kénytelen elviselni a*

<sup>21</sup> Országos Hírlap, 1898. augusztus 22. 3.

<sup>22</sup> 1887-ben indít mérsékelt áron a Déli Vasút több zarándokvonatot Magyarországról Rómába. Valószínűleg erről az útról van szó.

*lokomotív után következő egyetlen szűk helyiség kényelmetlenségét a vonat gyors menete közben.*<sup>23</sup>

Miről is szól mindez? Arról, hogy a Déli Vasút a kedvezményes áru zarándokvonatot elavultnak számító vagonokból állította össze. A fűtés hiánya mellett a hosszú úton a legkellemetlenebb az illemhelyekhez való hozzáférés korlátozottsága lehetett, az utasok ugyanis nem tudtak kimozdulni a különálló szakaszokból. Emiatt az illemhely használatára csak a szerelvény megállásakor kerülhetett sor. A leírásban szereplő, a szűk helyiség kényelmetlenségét elviselő utas valójában a vonat elejére kapcsolt kalauz- és/vagy poggyászkocsiban kívülről megközelíthető illemhelyben rekedt.

1895-ben egy több rajzból álló karikatúrasorozat jelent meg a *Bolond Istók* élc lapban a Szent István napi utazások gyötrelmeiről. (6–9. ábrák) Ez a képregény plasztikusan összefoglalja mindazt, ami jellemző a 19. század vonatozások kényelmére és kultúrájára. Tükröződik benne az a korabeli érzület, hogy egyre többen kirándulnak vonattal, hogy a Szent István napi ünnepségekre tömegesen áramlanak az emberek vidékről. És persze benne van az a kimondatlan vád, hogy minderre a vasút nem készül fel időben, és nem vesz tudomást a nagy forgalomról.

Magyarországon a zarándokokat és búcsújárókat szállító vonatok története az 1920-as években vesz újabb irányt. A vallási turizmus tömegesedése, az egyes kegyhelyek vasútállomásaira visszatérően rázúduló embertömegek igényeinek kielégítésére a MÁV korszerűsíti a szolgáltatásait és kibővíti az állomások infrastruktúráját. Mindez azonban már egy más történet.

## IRODALOM

BARNA GÁBOR

2004 *Mariazell és Magyarország a 19–20. században*. A paraszti búcsújárástól a tömeges zarándoklatokig. In: FARBAKY Péter – SERFŐZŐ Szabolcs szerk. *Mariazell és Magyarország. Egy zarándokhely emlékezete*. Kiállítás a Budapesti Történeti Múzeum Kiscelli Múzeumában. Budapest, BTM, 228–239.

FRISNYÁK ZSUZSA

2010 *Vasút és a paraszti polgárosodás a 19. század végén*. In: FLÓRIÁN Mária szerk. *Életmód, szemléletmód és a módi változása a parasztság körében a 19–20. század fordulóján*. Budapest, MTA Néprajzi Kutatóintézete, 81–108.

KATONA CSABA

2009 *Adalékok a füredi fürdő történetéhez a 19. század derekától a 20. század elejéig*. *Korunk*, 2009. 8. sz. 67–74.

<sup>23</sup> Egy római zarándok naplójából. Levelek J. A. barátomhoz. *Nyírvidek*, 1888. január 1. 4–5.

LUKÁCS Anikó

2002 Kéjvonat Triesztbe. *Korunk*, 2010. 3. 47–53

2003 Csapatépítés 1862-ben: kéjvonat Triesztbe. *Fons. Forráskutatás és Történeti Segédtudományok*. XVIII. 4. sz. 555–576.

PUSZTAI Bertalan

2002 Búcsújárásból vallási turizmusba. A modern turizmus egy formájának kialakulása. In: S. LACKOVITS Emőke – MÉSZÁROS Veronika szerk. *Népi vallásosság a Kárpát-medencében 6/I.* Konferencia Pápán, 2002. június. 421–431.

ZSUZSA FRISNYÁK

## Sightseers and Pilgrimage Trains. The Culture of Railway Use and the Habits in the 19<sup>th</sup> Century

The spread of railways transformed the circumstances of pilgrimage in the 19<sup>th</sup> century. Visiting shrines by train was faster, cheaper and more convenient. There were two Budapest church congregations to recognize first the benefits of railway travelling. The Franciscans organized an one-day pilgrimage by train every year from Budapest to Máriabesnyő. The Mariazell's pilgrimages claimed a much larger effort more time and financial sacrifices. The Parish Church was the coordinator of the pilgrimages to Mariazell. The pilgrim trains were less popular than the special trains from the countryside to St. Stephen's Day procession in Budapest.



1. A zarándoklat régen és most. Forrás: Kikeri, 1879. december 7. 2.



2. „Az az istentelen zóna” című karikatúra képaláírása: Pokrócz Ádám a búcsúsokhoz, akik a feszületet a vagonba akarják vinni: Azt a Krisztust pedig poggyásznak adják fel kendtek – a zónáját kendteknek. Forrás: Borsszem Jankó, 1889. augusztus 18. 6.



*A. bolshupeti* "Szent Boldus"-ról elnevezett egyházközség 1871. évi be-

[illegible]

**A magyar bücsűjártat a következőkben történik:**

[illegible]

Detekt 3 weakar etekos litant, mupjank inggerant magkubolika a kros  
niles a voseitlor negjantun emaltan, mist negjel a berovantis teritral.  
Az etekitale a voseitral detektan 3 weakar, + magkubolus Detektive este  
3<sup>o</sup> etekos.

A poljumaritall a beseitjink a sz. Ferenczink, templonmisa voseitlak, bon  
est jel detektus es abbes vitan etekosaitalak az Urtan.

A bilardo sz. műve mészap, bűfőm 8 órákor fog megkezdődni a sz. Fővárosi templomban.

A two-page ad in *Dasym* is titled, "Objective a businessman doesn't mind: **60** Kr. German-*lyg*ss" (new adverb, known for 10 years already). German *not* *lyg*ssed upstate.

### Figyelmeztetés.

Menyitgerek a magyar köznyelvnek részese, a széles előéletű kultúrát tartalmazó műveivel, esszéi a német köznyelvnek elismerésbe jutó jelöltje. - 500 korábbról, 1841-1842-ből, 1843-ból, 1844-ből, 1845-ből, 1846-ból, 1847-ből, 1848-ból, 1849-ből, 1850-ből, 1851-ből, 1852-ből, 1853-ból, 1854-ből, 1855-ből, 1856-ból, 1857-ből, 1858-ból, 1859-ből, 1860-ból, 1861-ből, 1862-ből, 1863-ból, 1864-ből, 1865-ből, 1866-ból, 1867-ből, 1868-ból, 1869-ből, 1870-ből, 1871-ből, 1872-ből, 1873-ból, 1874-ből, 1875-ből, 1876-ból, 1877-ből, 1878-ból, 1879-ből, 1880-ból, 1881-ből, 1882-ből, 1883-ból, 1884-ből, 1885-ből, 1886-ból, 1887-ből, 1888-ból, 1889-ből, 1890-ből, 1891-ből, 1892-ből, 1893-ból, 1894-ből, 1895-ből, 1896-ból, 1897-ből, 1898-ból, 1899-ből, 1900-ból, 1901-ből, 1902-ből, 1903-ból, 1904-ből, 1905-ből, 1906-ból, 1907-ből, 1908-ból, 1909-ből, 1910-ből, 1911-ből, 1912-ből, 1913-ból, 1914-ből, 1915-ből, 1916-ból, 1917-ből, 1918-ból, 1919-ből, 1920-ból, 1921-ből, 1922-ből, 1923-ból, 1924-ből, 1925-ből, 1926-ból, 1927-ből, 1928-ból, 1929-ből, 1930-ból, 1931-ből, 1932-ből, 1933-ból, 1934-ből, 1935-ből, 1936-ból, 1937-ből, 1938-ból, 1939-ből, 1940-ból, 1941-ből, 1942-ből, 1943-ból, 1944-ből, 1945-ből, 1946-ból, 1947-ből, 1948-ból, 1949-ből, 1950-ből, 1951-ből, 1952-ből, 1953-ból, 1954-ből, 1955-ből, 1956-ból, 1957-ből, 1958-ból, 1959-ből, 1960-ból, 1961-ből, 1962-ből, 1963-ból, 1964-ből, 1965-ből, 1966-ból, 1967-ből, 1968-ból, 1969-ből, 1970-ből, 1971-ből, 1972-ből, 1973-ból, 1974-ből, 1975-ből, 1976-ból, 1977-ből, 1978-ból, 1979-ből, 1980-ból, 1981-ből, 1982-ből, 1983-ból, 1984-ből, 1985-ből, 1986-ból, 1987-ből, 1988-ból, 1989-ből, 1990-ből, 1991-ből, 1992-ből, 1993-ból, 1994-ből, 1995-ből, 1996-ból, 1997-ből, 1998-ból, 1999-ből, 2000-ből, 2001-ből, 2002-ből, 2003-ból, 2004-ből, 2005-ből, 2006-ból, 2007-ből, 2008-ból, 2009-ből, 2010-ből, 2011-ből, 2012-ből, 2013-ból, 2014-ből, 2015-ből, 2016-ból, 2017-ből, 2018-ból, 2019-ből, 2020-ból, 2021-ből, 2022-ből, 2023-ból, 2024-ből, 2025-ből, 2026-ból, 2027-ből, 2028-ból, 2029-ből, 2030-ból, 2031-ből, 2032-ből, 2033-ból, 2034-ből, 2035-ből, 2036-ból, 2037-ből, 2038-ból, 2039-ből, 2040-ból, 2041-ből, 2042-ből, 2043-ból, 2044-ből, 2045-ből, 2046-ból, 2047-ből, 2048-ból, 2049-ből, 2050-ből, 2051-ből, 2052-ből, 2053-ból, 2054-ből, 2055-ből, 2056-ból, 2057-ből, 2058-ból, 2059-ből, 2060-ból, 2061-ből, 2062-ből, 2063-ból, 2064-ből, 2065-ből, 2066-ból, 2067-ből, 2068-ból, 2069-ből, 2070-ből, 2071-ből, 2072-ből, 2073-ból, 2074-ből, 2075-ből, 2076-ból, 2077-ből, 2078-ból, 2079-ből, 2080-ból, 2081-ből, 2082-ből, 2083-ból, 2084-ből, 2085-ből, 2086-ból, 2087-ből, 2088-ból, 2089-ből, 2090-ből, 2091-ből, 2092-ből, 2093-ból, 2094-ből, 2095-ből, 2096-ból, 2097-ből, 2098-ból, 2099-ből, 2100-ból, 2101-ből, 2102-ből, 2103-ból, 2104-ből, 2105-ből, 2106-ból, 2107-ből, 2108-ból, 2109-ből, 2110-ből, 2111-ből, 2112-ből, 2113-ból, 2114-ből, 2115-ből, 2116-ból, 2117-ből, 2118-ból, 2119-ből, 2120-ból, 2121-ből, 2122-ből, 2123-ból, 2124-ből, 2125-ből, 2126-ból, 2127-ből, 2128-ból, 2129-ből, 2130-ból, 2131-ből, 2132-ből, 2133-ból, 2134-ből, 2135-ből, 2136-ból, 2137-ből, 2138-ból, 2139-ből, 2140-ból, 2141-ből, 2142-ből, 2143-ból, 2144-ből, 2145-ből, 2146-ból, 2147-ből, 2148-ból, 2149-ből, 2150-ből, 2151-ből, 2152-ből, 2153-ból, 2154-ből, 2155-ből, 2156-ból, 2157-ből, 2158-ból, 2159-ből, 2160-ból, 2161-ből, 2162-ből, 2163-ból, 2164-ből, 2165-ből, 2166-ból, 2167-ből, 2168-ból, 2169-ből, 2170-ből, 2171-ből, 2172-ből, 2173-ból, 2174-ből, 2175-ből, 2176-ból, 2177-ből, 2178-ból, 2179-ből, 2180-ból, 2181-ből, 2182-ből, 2183-ból, 2184-ből, 2185-ből, 2186-ból, 2187-ből, 2188-ból, 2189-ből, 2190-ből, 2191-ből, 2192-ből, 2193-ból, 2194-ből, 2195-ből, 2196-ból, 2197-ből, 2198-ból, 2199-ből, 2200-ból, 2201-ből, 2202-ből, 2203-ból, 2204-ből, 2205-ből, 2206-ból, 2207-ből, 2208-ból, 2209-ből, 2210-ből, 2211-ből, 2212-ből, 2213-ból, 2214-ből, 2215-ből, 2216-ból, 2217-ből, 2218-ból, 2219-ből, 2220-ból, 2221-ből, 2222-ből, 2223-ból, 2224-ből, 2225-ből, 2226-ból, 2227-ből, 2228-ból, 2229-ből, 2230-ból, 2231-ből, 2232-ből, 2233-ból, 2234-ből, 2235-ből, 2236-ból, 2237-ből, 2238-ból, 2239-ből, 2240-ból, 2241-ből, 2242-ből, 2243-ból, 2244-ből, 2245-ből, 2246-ból, 2247-ből, 2248-ból, 2249-ből, 2250-ből, 2251-ből, 2252-ből, 2253-ból, 2254-ből, 2255-ből, 2256-ból, 2257-ből, 2258-ból, 2259-ből, 2260-ból, 2261-ből, 2262-ből, 2263-ból, 2264-ből, 2265-ből, 2266-ból, 2267-ből, 2268-ból, 2269-ből, 2270-ből, 2271-ből, 2272-ből, 2273-ból, 2274-ből, 2275-ből, 2276-ból, 2277-ből, 2278-ból, 2279-ből, 2280-ból, 2281-ből, 2282-ből, 2283-ból, 2284-ből, 2285-ből, 2286-ból, 2287-ből, 2288-ból, 2289-ből, 2290-ből, 2291-ből, 2292-ből, 2293-ból, 2294-ből, 2295-ből, 2296-ból, 2297-ből, 2298-ból, 2299-ből, 2300-ból, 2301-ből, 2302-ből, 2303-ból, 2304-ből, 2305-ből, 2306-ból, 2307-ből, 2308-ból, 2309-ből, 2310-ból, 2311-ből, 2312-ből, 2313-ból, 2314-ből, 2315-ből, 2316-ból, 2317-ből, 2318-ból, 2319-ből, 2320-ból, 2321-ből, 2322-ből, 2323-ból, 2324-ből, 2325-ből, 2326-ból, 2327-ből, 2328-ból, 2329-ből, 2330-ból, 2331-ből, 2332-ből, 2333-ból, 2334-ből, 2335-ből, 2336-ból, 2337-ből, 2338-ból, 2339-ből, 2340-ból, 2341-ből, 2342-ből, 2343-ból, 2344-ből, 2345-b

A juliano 2001, vagiis a muniti biosignatura valentini muniti pignora a juliano 2001 a muniti biosignatura muniti muniti.

A postnatal rat in this effort varied jejunal and duodenal mucosal morphology a histomorphometric histo jejunal adalnak.

A vegyesbíró elnöke kiemelt hangsúlyt fektet

**Budapesti IV. ker.**

**Sz. Ferencziék zárdafőnöksége.**

Die bei der Entstehung stammende „St. Rochus“ im Jahre 1831

gestiftete Prozeßion

[illegible]

Die neueste Proposition wird im folgenden Gedenkung Rathfanden:

[illegible][illegible]

Замечаніе.

Reklamation für die Deutsche Staatsbahn nicht, daher keine Ordnung für den  
Zahl. A. 5. für die ungarische Staatsbahn

Die bei der Reihe gezeigten Geraden sind für den Zweckpaar ungeeignet und in Form Gleichungen der Reihe angegeben worden.  
Die einzige Gleichungen in der Tabelle ist für Kinder bei Gleichungen.  
Kilb's Broschüre.

Der Vorband des Franziskanerfloßers  
in Babel IV. Bogen.

in Schubert, IV. No. 1

[illegible]

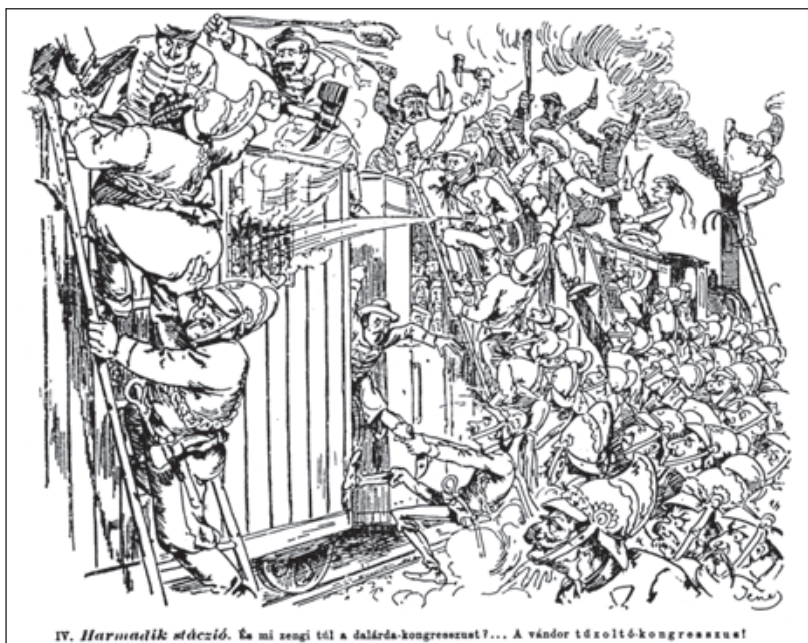
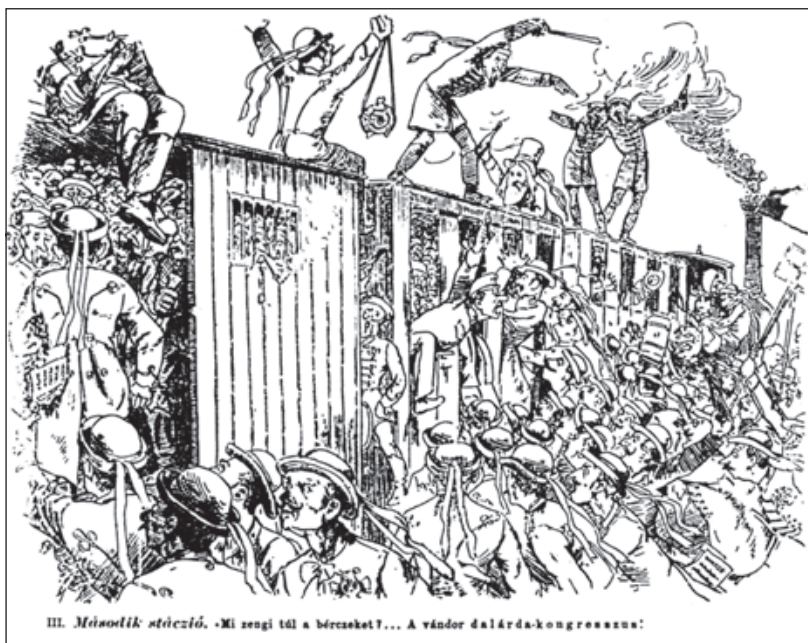




5. A gyorsfényképezési eljárások elterjedése után a mariazei zarándokok gyakran lefotóztatták magukat a kegytemplom környezetében működő fényképezésnél.  
Lelőhely: Magántulajdonban.



6-9. Nyári kéjutazók. Szent István napi zóna élmények. Négy rajzból álló képregény.  
Forrás: Bolond Istók, 1895. augusztus 25. 5-7.



6-9. Nyári kéjutazók. Szent István napi zóna élmények. Négy rajzból álló képregény.  
Forrás: Bolond Istók, 1895. augusztus 25. 5-7.



MAJDÁN János

## A VIDÉKI LAKOSSÁG VASÚTI UTAZÁSA A SZÉKESFŐVÁROSBA

Ezredévi Országos Kiállítás (1896)

A viláikiállítások tartalma és rendezési gyakorlata hosszú évtizedeken át alakult ki, amely első időben a műszaki újdonságok nyilvános bemutatkozását jelentette. A korszak élenjáró nagyhatalmai közül az Egyesült Királyság fővárosában, Londonban rendeztek bemutató Society of Art címen 1764-ben, ahol a meghirdetett találmány-verseny pályamunkáit állították ki. A hazai újdonságok mellett a más országokban készült termékek közönség elé vitelét tűzte ki célul a Párizsban 1798-ban megrendezett iparkiállítás. Európa sok államában nyíltak ipari bemutatkozások, köztük Magyarországon is. Kossuth Lajos (javaslatára és közreműködésével) Landerer Lajossal karöltve megszervezi az 1842. augusztus 25-én megnyílt első Magyar Iparműkiállítást. Kossuth részletesen megírt jelentésében rögzítette, hogy a két hónapi előkészület után „augusztus 25-kén az első magyar iparműkiállítás megnyitatték”<sup>1</sup>

A korabeli modernizáció éllavasának tartott Egyesült Királyság fővárosában, Londonban nyílt meg 1851-ben az első olyan nemzetközi seregszemle, amely sok országból érkezett termékeket mutatott be a látogatóknak, s a helyszínen egyúttal kulturális események is zajlottak. Ettől kezdve beszélhetünk viláikiállításról, melynek rendezéséről a század végéig nem volt kialakult szabály, s esetenként évente, máskor 2-3 év kihagyásával nyíltak meg a seregszemlék.<sup>2</sup> A XIX. században rendezett husz nagy kiállításból tucatnyit Európában tartottak, hatot az Egyesült Államokban nyitottak meg és két ízben Melbourne adott otthont a világszemlének. Európában három alkalommal Londonban, továbbá Glasgow és Dublin városokban az angol nyelvterületen rendeztek viláikiállítást. A kontinensen Párizs négyszer, Berlin kétszer, valamint Antwerpen, Barcelona és Bécs adott helyszínt a rendezvényeknek – ahonnan egyúttal a világ első pénzügyi válsága is elindult 1873-ban. Ilyen sorozat ismeretében és a honfoglalás ezer éves ünnepségei kapcsán került szóba a budapesti kiállítás megrendezése

### *Az ezredévi kiállítás*

A honfoglalás ünneplése az idők során szakmai vitából politikai huzakodássá vált, s ehhez kapcsolódva változott a kiállítás rendezése is. A Magyar Tudományos

1 Az eredeti jelentés közreadta: Természettudományi Közölny 26. (1894) 220–229. Elérhető: *Ponticulus Hungaricus*, XII. évfolyam 2–3. szám · 2008. február–március (webhely).

2 Viktória királynő nyitotta meg az első viláikiállítást. *Múlt-kor*, 2015. április 29. (webhely).

Akadémia keretében folytatott történeti vita eredményeként Kr.u. 888 és 900 közzé tették a honfoglalás idejét, s köztes dátumként 894-et jelölték meg a Kárpátokon átkelés döntő évének. Ehhez igazodva kezdődtek meg az előkészületek. A nagyszabású rendezvényekre és tervezett hatalmas beruházásokra tekintettel a kormány először az 1895. esztendőben kívánta a millenniumi ünnepségeket megrendezni. Az előkészületek jogi szabályozására 1892-ben került sor, amikor elfogadták a II. törvénycikket. A Baross Gábor által beterjesztett és az országgyűlés által elfogadott törvény szerint: „1.§ Az 1895. évben Budapesten általános országos nemzeti kiállítás tartatik.”<sup>3</sup> A kereskedelemügyi miniszter illetékes vezetése mellett egyéb tárcák és szakterületek képviselői kapták feladatuk a kiállítás szervezését. Egyúttal a 3. § szerint: „Utasítatik a kereskedelemügyi miniszter, hogy a pénzügyminiszterrel egyetértve, a kiállítás költségeinek fedezésére és annak módzatai iránt kellő időben tegyen az országgyűlésnek előterjesztést.” A törvénnyel eldől, hogy nemzeti kiállítás lesz és nem világ. A döntést egyrészt indokolta az ünnepség magyar jellege, másrészt a hazai gazdasági, társadalmi helyzet bemutatását előtérbe helyező szemlélet. A magyar politikusok kevésbé ismerték fel a világkiállítások fontosságát, a két évtizeddel korábbi bécsi bemutatkozás inkább negatív élményeket hagyott a gazdaság szereplőiben is. (Bár nyilván volt kapcsolódás a bécsi világkiállítás és a pénzügyi krach között, de valószínűleg nem ez határozta meg a mérsékeltebb kivitelezések bejelentését.) Budapesten így világkiállítás jelleggel – és majd látható, hogy hatással is– országos seregszemlét készítettek elő.

A következő évben törvénnyel pontosította az országgyűlés a nemzeti kiállítás költségeit, amelyre „biztosítási alap létesítetik”.<sup>4</sup> Az 1 000 000 forintos alapot évenkénti bontásban előre rögzítették:

*2. § A biztosítási alapra szánt összegből:*

*1893. évben 100 000 forint,*

*1894. évben 200 000 forint,*

*1895. évben 600 000 forint és*

*1896. évben 100 000 forint*

*bocsátatik a pénztári készletekből a kereskedelemügyi miniszter rendelkezésére. A biztosítási alaphoz fel nem használt része, a kiállítás bevételeiből legkésőbb 1897. évi július 1-ig az államkincstárnak visszatérítendő.*<sup>5</sup>

Az előkészületek pontos ismeretében megváltoztatták a kiállítás időpontját, mivel az ünnepségekre feltétlenül át kívánták adni a vállalt nagyberuházásokat. (Budapesten új híd a Dunán, a Hősök terének kialakítása, a Szépművészeti Múzeum megnyitása, stb.)

3 1892. évi II. törvénycikk – Magyar törvénytár 1892. évi törvéncikkek. Budapest, 1896.

4 1893. évi III. törvéncikk – Magyar törvénytár 1893. évi törvéncikkek. Budapest, 1896.

5 1893. évi III. törvéncikk – Magyar törvénytár 1893. évi törvéncikkek. Budapest, 1896.

*3. § E kiállítás az 1892. évi II. törvénycikk 1. §-ában foglalt határozmánytól eltérőleg 1896-ban tartatik meg.*

A feladattal megbízott miniszter munkásságából a továbbiakban az országos kiállítással kapcsolatos lépésekről esik szó. Az 1896. esztendőben több újabb törvény született az ünnepségekről. Az éves állami költségvetés sorai között az átmeneti kiadásoknál a miniszterelnökség terhére állították be a Millenniumi ünnepségek 50 000 forintos támogatását, melyből a kiállítás szervező bizottságának 20 000 forintot adtak.<sup>6</sup> (Összehasonlításként álljon itt az ország hét pontján fölállított turulmadár megépítésének költsége: 148 000 forint). Az országos költségvetésben kis összeggel szereplő kiállítási költség jelzi, hogy a Városligetbe tervezett bemutatkozás döntően a résztvevőket terheli.<sup>7</sup>

A kiállítást előkészítésekor a szervezők a megyéken keresztül tájékoztak, illetve országos felhívásokat tettek közzé a lehetséges kiállítók felé. A városokhoz, az egyházakhoz, a különféle civil szervezetekhez is elküldött felhívások megtették hatásukat: sokan és sokféle árut, terméket kívántak bemutatni Budapesten. (1. ábra)

A Városligetben és közvetlen környezetében berendezett kiállítás hatalmas területen feküdt (520 000 négyzetméter) és 240 pavilont tekinthettek meg az

<sup>6</sup> 1896. évi VI. törvénycikk az 1896. évi államköltségvetésről – Magyar törvénytár 1893. évi törvénycikkek. Budapest, 1896.

<sup>7</sup> „1896. évi VIII. törvénycikk a honalapítás ezredik évfordulójának megörökítésére alkotandó művekről.

1. § A törvényhozás a honalapítás ezredik évfordulójának maradandó emlékekkel való megörökítése céljából elhatározza, hogy

a) Budapesten a városligetnek az Andrássy-ut és a tó közötti részében a honalapító Árpádot és a nemzet egész történelmi multját megörökítő emlékművet állít,

b) az ország hét különböző pontján, nevezetesen: a munkácsi várhegyen, a nyitrai Zobor hegyen, a Morva vízének a Dunába torkolásánál emelkedő dévényi várhegyen, Pannonhalmán, a zimonyi várhegyen, Pusztaszeren és a brassói Czenk-hegyen emlékoszlopokat emel,

c) Budapesten a várban a Nagy-Boldogasszonyról elnevezett koronázási templom melletti Halászbástyán Szent István király lovas szobrát állítja fel,

d) országos szépművészeti muzeumot létesít s annak gyűjteményei befogadására Budapesten alkalmas helyen megfelelő épületet emel,

e) az ország különböző vidékein 400 új népiskolát állít fel.

2. § A ministerium megbizatik, hogy az 1. §-ban felsorolt alkotásokkal járó munkálatokat végrehajtsa.

E munkálatok költségeinek fedezésére a következő hitelek engedélyeztetnek:

a) Budapesten a honalapító Árpádot és a nemzet történelmi multját megörökítő emlékmű felállítására 802 640 frt;

b) az ország hét pontján emlékoszlopok emelésére 350 000 frt;

c) Szent István lovas szobrának felállítására és e szobor körüli tér rendezésére 300 000 frt;

d) a szépművészeti muzeum létesítésére s gyűjtemény anyagának gyarapítására 3 200 000 frt; végre

e) 400 új népiskola felállítására 673 000 frt.

3. § A 2. §-ban jelzett s összesen 5 325 640 frtot tevő költségből 1 225 436 frt már az 1895. és 1896. évi állami költségvetésekbe beillesztve lévén, a fennmaradó 4 100 204 frtnyi szükségletből 74 604 frt a pénztári készletekből fedezendő és az 1895. évi IV. tc. 2. §-ának “átmeneti kiadások” III. (Ministerelnökség) fejezete alatt számolandó el, 4 025 600 frt pedig a munkálatok előhaladása szerint szükséges részletekben a következő évi állami költségvetésekbe veendő fel.

4. § Jelen törvény kihirdetése után azonnal életbe lép, végrehajtásával a ministerelnök, a pénzügyminister és a vallás- és közoktatásügyi minister bizatnak meg.”

érdeklődők. Az állandó és az időszakos kiállítók száma 21 310 volt.<sup>8</sup> Öt főkapun léphettek a vendégek a kiállítás területére (2. ábra), ahol térképpel a kézben lehetett közlekedni (3. ábra). A szervezőbizottság összeállította a kiállítás tematikáját, s ehhez rendelték a pavilonokat. Két főcsoportot alakítottak ki: a történelmi múlt bemutatása és a jelenkori eredmények kiállítása.

*I. főcsoport. Történelmi kiállítás.*

*Magyarország kulturális fejlődésének fő mozzanatai, nevezetesen a honfoglalástól, az azt követő századokban történelmi korszakok szerint feltüntetve: a) történelmi okmányokban; b) régi eszközökben, iparművekben és történelmi emlékekben; c) művészeti alkotásokban és pedig különös tekintettel: az egyházi életre, a közszellem nyilvánulására és a magánélet alakulására, a hadviselésre.*<sup>9</sup>

Az ezeréves államiságnak megfelelően nagy hangsúlyt helyeztek a történelmi múlt bemutatására. A Városligetben kialakított tó partján megépítették Vajdahunyad várát, melyet az idő rövidsége miatt ekkor még fából készítettek el. A vár körül a fontos építészeti stílusokat bemutató egyéb épületeket emeltek a román, a gótikus, a reneszánsz magyarországi emlékei alapján. A történelmi főcsoport keretében a mezőgazdaság, a vadászat, a halászat is külön pavilonokban mutatkozott be. Bár nem sikerült minden tájegység valamennyi érdekességét felvonultatni, de a rendezők törekedtek a népelet bemutatására is. Ez a korban igen újszerű elképzelés volt és azt a korszerű szemlélet jelezte, hogy az államok múltja nem csak az uralkodó rétegek története, hanem valamennyi lakosé. Külön pavilonban mutatkozott be az 1878-ban megszállt Bosznia-Hercegovina, amely ugyan nem tartozott közvetlenül a Magyar Királysághoz, de történelmi múltja szorosan kötődött a magyarsághoz. A török uralom alól nemrég felszabadult tartományt a mindenkori közös pénzügyminiszter hatáskörébe tartozott, s ezt a tisztséget hosszú éveken át Kállay Benjámin töltötte be.<sup>10</sup> Személyében a tartomány modernizációjának elkötelezett hívét tisztelték a bosnyákok is, akik a budapesti kiállításon jelentek meg először Európában.

A múlt összegzése mellett a kiállítás másik fő célkitűzése a korabeli Magyarország minél tökéletesebb bemutatása, melyet a 19 különböző csoportba sorolt

<sup>8</sup> *Vasárnapi Újság*, 1897. 20. szám.

<sup>9</sup> Az EZREDEK 2003.

<sup>10</sup> Kállay Béni munkásságáról sokoldalú áttekintést ad: RESS 2004.

témakört bemutató pavilonokkal kívántak megoldani.<sup>11</sup> A különböző méretű pavilonokban főlhalmozott tárgyak, képek, ábrák, berendezések megpróbálták átfogó képet adni a századvégi Magyarországról. A dualista berendezkedésben kétségtelenül elért eredményeket sikerrel összegezték.<sup>12</sup> A közigazgatás, az állami költségekből működő ipari üzemek, az oktatás, a hadügy, a statisztika témakörökben mindent központilag gyűjtöttek össze és állítottak ki. A többi csoportban vegyesen jelentek meg a kiállítók és sok neves vállalat önálló pavilont épített.

A századvégi nagy seregszemplén külön falut építettek fel az ország tájegységeiben meglévő eltérő építkezések, szokások, életmódok bemutatására. A faluban 24 különféle házat állítottak fel, melyeket Jankó János néprajzos vezetésével szállítottak a fővárosba. Bár a megyék sokszor a leggazdagabb falvakból küldtek épületeket, de így is a korban éppen megfogalmazott új elv (a skanzen) alapján készült el a három utca. Az egyikben a magyar tájakról, a másikban az országban élő nemzetiségek vidékeiről áthozott porták, míg az összekötő szakaszon a polgári keretek között elvárt közintézmények sora állt (községháza, iskola, Kalotaszegről hozott templom, debreceni csárda). Bár a szervezők nagyon figyeltek arra, hogy a statisztikai adatoknak megfelelően a falu felében a nem magyar tájak falvaiból érkezzen a házak, ennek ellenére komoly gondot okozott az egyetlen megye által sem vállalt cigányság bemutatása. Kénytelen volt a kiállítást szervező bizottság elnöke, (József főherceg) a saját alcsúti birtokáról egy cigány kovácsot családotól a falu végére telepíteni (4. ábra).

A kiállítás látogatói számára szórakoztató negyedtet is építettek, amely az Ósbudavár nevet kapta. Az éjszakai szórakozóhelyek mellett állatkertet, a török kort idéző épületeket (köztük egy aktív minaret), élőképes bemutatókat, az afrikai angol gyarmatokról érkezett 250 fős nigériai négerek lakta falut, hatalmas

11 Az EZREDÉV 2003.

„II. főcsoport. Jelenkori kiállítás és pedig:

I. csoport: Művészet. a) Képzőművészet, b) Előadó művészet.

II. csoport: Közművelődés: különös tekintettel az irodalom és a sajtó termékeire, valamint a tudományos és közművelődési intézetek és egyletek működésére. Statisztika.

III. csoport: Oktatásügy.

IV. csoport: Egészségügy. Gyermeknevelés.

V. csoport: Kereskedelem; pénz- és hitel-ügy.

VI. csoport: Mezőgazdaság; gyümölcscsészet; kertészet; borászat; méhészet; állattenyésztés; selyemtenyésztés; állati termékek; állategészségügy.

VII. csoport: Erdészet; vadászat.

VIII. csoport: Bányászat és kohászat; vas- és fémipar.

IX. csoport: Gépipar; műszerek és tudományos eszközök.

X. csoport: Közlekedés; hajózás; tengerészet.

XI. csoport: Építési ipar.

XII. csoport: Faipar; butoripar; dekoratív ipar; teljes lakberendezések.

XIII. csoport: Agyag- és üvegipar.

XIV. csoport: Bőripar; textilipar; ruházati ipar.

XV. csoport: Papiripar; sokszorosító műiparágak.

XVI. csoport: Arany-, ezüst- és díszmű-árak, apró-árak.

XVII. csoport: hadügy.

XVIII. csoport: Vegyeszeti ipar.

XIX. csoport: Néprajzi kiállítás; házi-ipar; műkedvelők kiállítása.”

12 KOZÁRI 2009.



tengeri akváriumot és más különlegességeket láthattak a nézők. Megnyitották Feszty György honfoglalást ábrázoló körképét, ahová külön belépővel mehettek be a látogatók.

A király pár személyesen nyitotta meg a kiállítást 1896. május 2-án, amely fél évvel később, november 3-án zárta kapuit. Az uralkodó több alkalommal látogatta meg a kiállítás pavilonjait és végig ment a falu utcáin is. A diplomácia testületek bécsi tagjai, a korabeli hazai politikai elit, egyházi méltóságok és sok külföldi uralkodócsalád különféle rangú képviselője fordult meg a kiállításon.

### *Vasúton a kiállításra*

A tömeget a hazai szervezésű csoportok alkották, akiket az országos felhívás eredményeként a községek, városok tanítói, tanárai, az egyházak helyi képviselői, a jegyzők és hivatalnokok szervezték. Az utazások döntő többségét a különféle programcsomagok alapján bonyolították le, melyekben volt egy-két napos látogatás és egész hetes fővárosi tartózkodás. Elsősorban a MÁV különvonatokkal utaztatta a vidéki látogatókat Budapestre, s mivel a lakosság kb. fele még nem tudott írni-olvasni, – hiszen a kötelező népiskolai oktatás eredménye a fiatalabb generációknál érezte hatását – ezért különféle színekkel és jelekkel látták el az utazó csoportokat. A jelek a vasúti kocsikon túl a szállásokon, az étkezéseknél és minden közös megmozdulásuk alkalmával eligazító támpontot jelentettek a nagyvároshoz nem szokott látogatóknak.

A saját falujából ritkán, vagy egyáltalán ki sem mozduló embereket komoly rábeszéléssel lehetett rávenni a szokatlan utazásra. A legfeljebb a legközelebbi járási székhelyre, havi, vagy éves vásárra utazók életükben néhányszor ültek vonaton. A római katolikus vallású közösségek esetenként elzarándokoltak a legközelebbi búcsújáró helyre, s akkor mozdultak ki saját falujukból. A kisvárosok, járási székhelyek lakói közül is csak kevesen szálltak vonatra, s legtöbbször hivatali ügyeiket, esetleg peres dolgaikat intézték a megyék székhelyein. A korszakban a katonaköteles férfiak előtt volt ismert a vonatozás, hiszen az alakulataikhoz, illetve onnan szabadságra menetrendszerinti járatokon mentek. Ilyen körülmények között komoly agitációval lehetett a vidéki lakosság nagyobb részét a budapesti útra rávenni. A helyi intelligencia próbálta meggyőzni a lakosokat, s gyakran ők álltak az utazás szervezése és lebonyolítása mögött. Különösen a papok, lelkészek és a tanítók szervezték az ezredévi kiállításra induló csapatot. Az utasok megnyugtató végett általában az egyházak helyi képviselői, illetve a tanítók személyesen csatlakoztak az utazó csoporthoz (5. ábra).

A résztvevők között többségében voltak a férfiak, de a nők – elsősorban feleségek – szintén nagy számban látogattak Budapestre. Mi volt az első utazással kapcsolatos élményük? A csoport kialakulása után a jegy megvásárlása komoly feladatot jelentett. Bár az utazási csomagban szerepelt a vasúti jegy, de azt aktiválni kellett, a pontos időpont rögzítését nagyon komolyan vették a szervezők!

A fővárosi szállás és étkeztetés lehetőségeinek ismeretében rögzültek az utak, melyeknél az éppen soron lévő mezőgazdasági munkákat is előre figyelembe kellett venni!

Az utazás időpontjának pontosítása után nagy készülődés volt minden érintett családban. A résztvevők a legrövidebb program szerint is három napig távol voltak a településüktől. Ezt a csomagot a főváros környékén élők választották, de az 50–60 kilométernél távolabbi falvakból ilyen rövid időre már nem utaztak, hanem az ötnapos programban vettek részt leginkább. Az ünnepelőbe öltözött csoport a tanító, lelkész-pap vezetésével indult a különvonathoz, általában a családjuk kíséretében. A MÁV által szervezett különvonatok egy-egy vicinális vonal mentén fekvő falvakból szállították a látogatókat a fővárosba.<sup>13</sup> A vasútállomással nem rendelkező, de a sínekhez közel eső falvakból, tanyákról útnak indulók meghatározott időpontra elgyalogoltak a pálya előre megadott szelvényéhez és a különvonat a kedvükért megállt és ott szálltak fel a kocsijukba.<sup>14</sup> Bár az ország tizenkétezernél kicsit több települése közül még sok volt vasút nélkül, de a hálózat sűrűsége lehetővé tette már majd mindenhol a vasút elérését – ha néhány órai szekerezés, gyaloglás árán is. A saját jellel ellátott vagonba utazók természetesen vittek magukkal elemőzsiát és útközben eszegettek-iszogattak. A MÁV jól előkészített menetrenden kívüli járatai általában gyorsabban megérkeztek Budapestre, mind a naponta közlekedő vonatok. A távolabbi országrészekből a különvonatokon túl a menetrendszerinti járatokon lefoglalt, vagy a szerelvényhez csatolt külön kocsikban is érkeztek látogatók a kiállításra.

Az utazás maga már nagy élmény volt mind a falusi, mind a kisvárosi lakosoknak. A MÁV erre az időszakra kialakította a vasútállomások típusterveit, s ezek alapján épültek a vicinális vonalak mentén álló épületek.<sup>15</sup> A feltételezett forgalomhoz igazodó I–IV. típusba sorolt épületek még az állomással bíró települések lakóit is általában lenyűgözték. (6. ábra) Az állomásokhoz majd mindenhol köves út vezetett a faluból, ami szokatlan volt a település földes utcáin közlekedőknek. Az épület körül egységesen szabályozott kertet látott az utazó, melyben virágok nyíltak ágyásokban, árnyat adó vadgesztenyefák álltak. A szegélyeket élére állított és rendszeresen fehérre meszelt téglasor jelezte, melyet a későbbiekben a falusi kiskertekben is gyakran kialakítottak. Az egész telket egy típusú, méteresnél magasabb beton, vagy fa elemekből készült kerítés vette körül. A vágány(ok) felőli oldalon és az ágyások között fehér folyami kavics borította a talajt, melyet mindennap többször is fölgereblyéztek. Az állomás ablakaiban, ha volt perontető, akkor annak a kiszögelezéseiben is muskátlik virítottak.<sup>16</sup> A vasutat egyébként időnként használó utasok is ünnepélyes kereteknek érezték az állomási környezetet,

<sup>13</sup> MAJDÁN 2014.

<sup>14</sup> MAJDÁN 2002.

<sup>15</sup> MAJDÁN 2012.

<sup>16</sup> A Magyar Államvasutak és az Osztrák Államvasutak a korszakunkban állapotodott meg egy külön szerződésben, hogy a Budapest-Bécs gyorsvonat utasainak kérésére a vasúti épületeken virággal jelzik az országhatárt. A határon meg nem álló gyorsvonatokból kinéző utasok így a muskátli típusából megállapíthatták, hogy melyik országban halad a szerelvény: a felfelé hajló futó muskátli az Osztrák, a felfelé álló muskátli a Magyar Államvasutak épületeit díszítette. Innentől kezdve nevezték magyar muskátlinak a virág álló típusát.

az életükben először vonatra ülők még inkább megilletődöttek voltak. Egyúttal mintának is szolgált a vasút, különösen a könnyen és gyorsan szaporodó virágok terjedtek el a vidéken (7. ábra).

A vasútállomásokon mindenhol utazási jegye alapján elkülönítették az utasokat. Az első és második osztályon utazók várótermébe nem mehettek be a harmadik és akkor még létező negyedik osztályon utazók. A várakozók addig nem ismert berendezéseket láttak az épületekben. Öntött vaskályhákkal fűtötték a várótermeket, melyekben vaskarzatú, hátsó támlával is rendelkező padokkal láttak el. A pénztár ablakánál függött az érvényes menetrend, amit a már olvasni tudók személyesen tanulmányoztak (8. ábra). A falakon megjelentek a színes reklámplakátok, hirdelve az új termékeket, szolgáltatásokat. A különvonatokat is időnként – menetrendi okok miatt – megállították állomásokon, a szerelvényekhez kapcsolt kocsik utasai is kiszálltak, vagy átszálltak útközben. Ilyenkor a fővárosba utazók egyes vasúti csomópontokon látták a vasúti vendéglőt. A restibe betért utasok inkább a söntéssel ellátott terembe mentek be, ahol csapolt sört, málnaszörpöt, pogácsát vehettek (9. ábra). Újdonság volt az utasoknak a hétköznapokon is felterített kockás, vagy fehér abrosz, mivel a paraszti háztartásokban csak nagy ünnepeken került terítő az asztalokra.<sup>17</sup>

A vasúti kocsiba felszállókat lehúzható ablakok, gőzzel fűtött termék fogadták. Az ülések fölötti polcokra felrakták a csomagjukat, melyeket gyakran fehér vászonkendőbe kötve, vagy nagy tarisznyába vittek magukkal. Mind a második-, mind a harmadosztályú kocsik falán kis üveglap alá helyezett reklámokat nézelelődhettek az utasok. A kocsik két végén lévő peronon mellékhelyiség volt, melynek használatára külön fel kellett hívni a kirándulók figyelmét. A falusi háztartásokban helyenként hiányzó illemhely a vonaton nemcsak használható volt, hanem vízüblítéssel működött!

Ki rövidebb, ki hosszabb idő alatt a fent vázolt körülmények között érkezett meg Budapestre, ahol a pályaudvaron várták a csoportot (10. ábra). A kiállításra érkezőket külön épületekben szállásolták el. A fából készült alvó városban egyszerre ezer látogatót tudtak elhelyezni. A szállásokon fa priccs ágyak voltak, melyeket a szobákkal együtt minden nap alaposan kitakarítottak. Az utcákba rendezett háziorvos végén vízcsapos mosdó helyek és illemhelyek álltak a látogatók rendelkezésére (11. ábra). Volt külön épület a reggeli és vacsora elfogyasztására, amely bizonyos csomagban az ebéddel együtt járt a vendégnek. A legrövidebb ideig (3 nap) tartó látogatáskor is az érkezés és szállás elfoglalás után rögtön meglátogatták a kiállítást.

Az Andrásy úttal szemben fekvő főkapun, vagy a négy mellékkapun belépő minden látogató egy nyomtatott térképet kapott a kezébe (12. ábra). Az egész kiállítás területét ábrázoló papíron jól kirajzolódtak a Városliget területén kialakított utcák, a számozott pavilonok és a kőépületek. A belépőket számozógép számolta, bár időnként a nagy tömeg miatt egyesek kikerültek a bejáratnál elhelyezett

<sup>17</sup> MAJDÁN 2003/1–2. 80–81.

szerkezetet, s így biztosan több látogató fordult meg a kiállításon, mint a hivatalosan összegzett adat.<sup>18</sup>

A kiállítás mellett Budapest egyéb nevezetességeivel ismerkedő látogatók a Hősök terét (mint a főkapu környékét – 13. ábra) és az Andrássy utat biztosan megtekintették. Szinte minden csoport felült a villamosra és utazott a kiállításra megnyitott földalattin. Sikeresen összekapcsolták az ezredévi kiállítás megtekintését a főváros bemutatásával.

A milliomodik látogató június 24-én Nyárádszeredáról érkezett Ács Ferencné (született Gáspár Rózsa) asztalosné volt.<sup>19</sup> A fél éves nyitva tartás alatt a látogatók száma 5 millió 800 ezer fő volt! (13. ábra) A napijegyet váltó 2 777 406 fő havi bontásban vizsgált belépése alapján látszik, hogy júniusban kiemelkedő volt a látogatók száma, amely a Ferenc József koronázásához kapcsolódó ünnepségekhez is köthető. A többi hónapban nagyjából egyenletes látogatói szám a jó szervezést mutatja. (Szeptemberben a szünetek miatt csökkent az utazási kedv.) (14. ábra).

Legtöbb napijegy 7-én (62 367), a legkevesebb október 16-án (3 006) lépett a kiállítás területére. Rajtuk kívül a csoportos, a bérletes és a szabadjeggyel belépők együttesen adták az 5,8 milliós látogatói számot. Ez a hatalmas számú látogató nagy része a MÁV szerelvényeivel érkezett Budapestre: 3 237 886 fő oda- és ugyanannyi visszautazó ült fel a vonatokra, melyek így fél év alatt 6 475 772 utast vittek a kiállításra! (15. ábra)

Az ezredévi bemutatkozás országos érdeklődés közepette zajlott, amelyhez a vasút szállította a legtöbb látogatót. A budapesti úton résztvevők nemcsak a magyarság múltját és a korabeli gazdasági kulturális helyzetét ismerték meg, hanem a vasút segítségével nagy távolságra utaztak, benyomást szereztek a nagyváros életéből. A fél évig tartó kiállítás (is) segítette a polgári életmód hazai elterjedését, s a katalizátor szerepét a vasút töltötte be.<sup>20</sup>

## IRODALOM

Az Ezredév

2003 Az összekötő szöveget és a jegyzeteket TARR László írta. Budapest.

Kozári Mónika

2009 *A dualizmus kora 1867–1914*. Kossuth/Metropol, Budapest.

Kubinszky Mihály

1983 *Régi magyar vasútállomások*. Corvina, Budapest.

18 „Az ezredév legmozgalmasabb napja június 7-e volt, a díszmenet előtt való nap, amikor 31 ezernél több jött a vasutakon.” mek.oszk.hu [html/mtezredevev](http://mek.oszk.hu/html/mtezredevev) – utolsó letöltés: 2017. május 22.

19 Az EZREDÉV 2003.

20 MAJDÁN 2008.

MAJDÁN JÁNOS

- 2002 A vasút polgárosító hatása. In. TÓTH G. Péter szerk.: *Struktúra és városkép – A polgári társadalom a Dunántúlon a dualizmus korában*. Veszprém, 303–324.
- 2003 Vasutak, restik és a bor. *Rubicon*, XIII. évf. 1–2. 80–81.
- 2008 A vasút társadalmi kapcsolatteremtő és polgári mentalitást közvetítő szerepe a Monarchiában. *Limes*, 2008. XX. évf. 1. szám, 45–56.
- 2012 Pályaudvarok, vasútállomások, megállóhelyek. In. FÜLEKY György szerk.: *A táj változásai a Kárpát-medencében – Történelmi emlékek a tájban*. Környezetkímélő Agrokémiáért Alapítvány, Gödöllő, 55–60.
- 2014 *A közlekedés története Magyarországon (1700–2000)*. Pro Pannónia Kiadó, Pécs.

RESS Imre

- 2004 *Kapcsolatok és keresztutak. Horvátok, szerbek, bosnyákok a nemzetállam vonzásában*. L'Harmattan, Budapest.

JÁNOS MAJDÁN

## The Train Travel of the Rural Population to the Capital. The Millennial National Exhibition (1896)

For two centuries, the local or national exhibitions provided a certain scene to meet novelties. Among these the one opened in London in 1851 could be counted as the first “world exhibition”. A colourful exhibition was held in Budapest in 1896 amidst the celebration for the Hungarian Conquest’s Millennial Jubilee. Although this monumental display, held in the Városliget (City Park) was like a “world exhibition” in nature, size and attendance, it officially remained a national one due to its originating event. More than 5 million visitors bought tickets for this event, which lasted for half a year, and ended up being highly profitable. Most the visitors were taken to Budapest and then back home by trains – this generated a traffic of 6 475 772 passengers! The countrymen travelling in groups became acquainted with the new services provided by the railways, visited the monuments and landmarks of the capital city, and personally experienced the advantages and disadvantages of the bourgeois way of life.



1. Az Ezredévi Kiállítás = nemzeti seregszemle.  
Ezredéves kiállítás épületei – Magyar Nemzeti  
Digitális Archivum.



2. A Milleniumi kiállítás I. főkapuja az  
Andrássy út végénél. Fotó: Klösz György, 1896.  
Fortepan / Budapest Főváros Levéltára.



3. Az alcsúti szegkovács cigány család. Ezredéves kiállítás épületei –  
Magyar Nemzeti Digitális Archivum

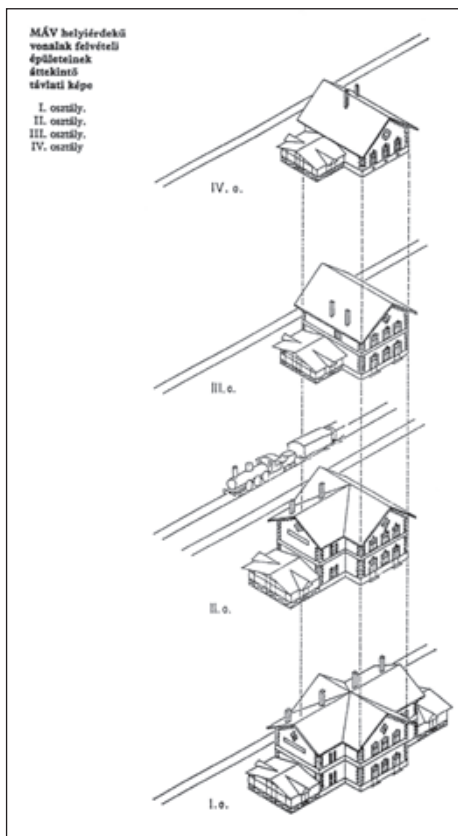




4. A szervezéshez szétküldött felhívás.  
Ezredéves kiállítás épületei – Magyar Nemzeti  
Digitális Archívum



5. A látogatóknak adott kiállítási térkép.  
Ezredéves kiállítás épületei – Magyar Nemzeti  
Digitális Archívum.



6. A MÁV állomási típusai.  
Forrás: Kubinszky 1983.



7. A „magyar” muskátli. Fotó: Majdán János.

8. Magyar királyi államvasutak menetrendje, 1882.



9. A Budapest Nyugati pályaudvar első osztályú restije. Ungarn, Erdélyi K.u.K. Hof-Kunstanstalt Budapest, 1909.



10. Budapest, Keleti pályaudvar (MÁV).  
Forrás: Budapest régi képeken / Facebook.



11. A látogatók szállása. Ezredéves kiállítás épületei – Magyar Nemzeti Digitális Archívum.



12. Ezredéves kiállítás épületei – Magyar Nemzeti Digitális Archívum.

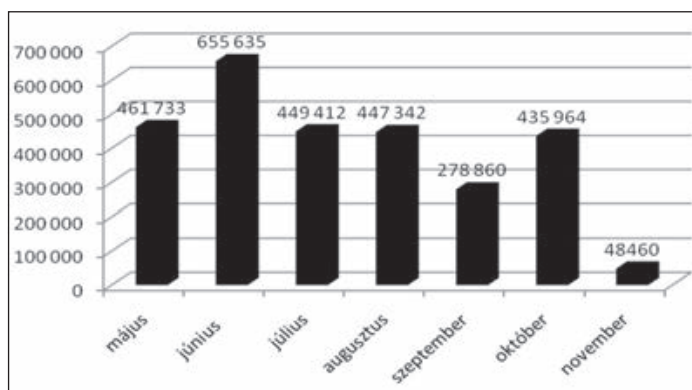




13. Látogatók a Főkapun belül.



14. A legtöbb látogatót szállító III. osztályú MÁV személykocsi. Fotó: Majdán János.



15. Látogatói adatok.

## ZARÁNDOKVONATON

Adatok a Mariazellbe, Lourdes-ba és Rómába vezetett  
vonatos zarándoklatokról a 19–20. század fordulóján

A zarándoklatok mindig magukon viselték a korra jellemző sajátosságokat. A kánonjogi, jogi és társadalomtörténeti körülmények mellett az adott kor technikai lehetőségei és közlekedési szokásai is befolyásolták nemcsak az áhítatformákat, de a zarándokok külső megjelenését, a zarándokút szerkezetét, lefolyását, a búcsúvezetők feladatkörét és kötelességeit, a zarándokok viselkedését egyaránt.

A középkorban főleg az egyéni és kiscsoportos gyalogos zarándoklatok voltak jellemzőek. Elhelyezésükre kolostorok és zarándokházak szolgáltak. A középkor a nagy, nemzetközi vonzerejű és kihatású kegyhelyek világa volt, s a hozzájuk vezető nagy zarándokutakkal, amelyek azután főként a Szent Jakab és a Rómába vezető ún. Francia út (via Francigena) formájában állandósultak. A rendes és rendkívüli szentévek Rómában egész Európát vonzották. Népszerű volt még a Szentföld és Aachen is. Ezeken a zarándokutakon egyének, legfeljebb kis csoportok közlekedtek – kivéve a szentéveket, amikor tömegek öntötték el az utakat és a Herbergéket.

S bár a barokkban a távolsági zarándoklatok visszaszorultak, megjelentek a plébániai szervezésű tömegeket megmozgató, gyalogos búcsújárások. Ez volt a jellemző egészen a 20. század elejéig. Ennek a típusú zarándoklatnak kialakult az infrastruktúrája: útvonalak, szállások, menet közbeni szent helyek formájában.

A 19–20. század technikai fejlődése, előbb a vasút, majd a közúti hálózat kiépülése után az autóbusz, azaz az olcsó tömegközlekedés megjelenése azonban a zarándoklatokban is új távlatokat nyitott. Új és sajátos formákat alakított ki: a különvonatokon, majd később, a 20. század második felében, a külön buszokon szervezett búcsújárásokat. A zarándoklatok egyre inkább a tömegturizmus jellemzőit öltötték magukra. Az országhatárok közé visszahúzódó zarándokok ismét átlépték az országhatárokat.

A vonat megjelenése egyik napról a másikra hatalmas méretekben kiterjesztette tehát a zarándoklatok földrajzi határait, a résztvevők társadalmi körét és viszonylagos olcsósága miatt megemelte a bekapcsolódók számát. A résztvevők között minden társadalmi réteg és korosztály megjelenhetett, elsősorban a főlnöttek, kiformalódott a tömeges zarándoklat, szervezői pedig a korábbi búcsúvezetők mellett papok, majd egyre inkább a kialakuló utazási irodák lettek. Utazási irodák itthonról és külföldről egyaránt. A papok pedig csak a lelki vezetői szerepet töltötték be. Változás következett be a zarándoklat jellegében is: a vallási

---

\* A szerző az MTA-SZTE Vallási Kultúrakutató Csoport vezetője.

élményszerzés, vezeklés, a gyógyulás, imameghallgatás iránti vágy mellé a világlátás (=kirándulás) és a városnézés is odakerült mint az útra kelést befolyásoló tényező és igény.

Mindez hatással volt magára az utazásra, hiszen átalakult a zarándokút időszervezete, az út során egymástól a vagonokba szétszakított résztvevők közötti érintkezés lehetősége és jellege. A különböző osztályú vagonokban akár napokig összezárva voltak az útitársak, akik ott étkeztek, aludtak és – zarándokúton vagyunk – imádkoztak és énekeltek. A vonatkocsik kialakításában ez még nem jelentett változást. Ez új, rövid időre szóló élményközösségeket hozott létre. Az utasbeosztásokat maguk a szervezők végezték, a résztvevők pedig elfogadták, alkalmazkodtak hozzá. Az útközbelen esetleges megállások és kiszállások, éjszakázások, étkezések egy-egy helyen az adott településen hatással voltak a szállodák és a vasúti, de a városi éttermek forgalmára, életére is.

Mindezeket jól mutatják a zarándoklatokról az 1930-as évekig szép számmal kiadott, máig földolgozatlan úti beszámolók. Közülük most csupán egy-egy 19. század végi máriacelli, lourdes-i és római útibeszámoló alapján mutatjuk be, hogy a tömeges vonatos zarándoklat hogyan változtatta meg a zarándokutakat, az érintett helyeket és tereket.

### *A vasút hatása*

A vasút megjelenése itthon és szerte Európában egyszerűsítette és demokratizálta a távolsági zarándoklatokat. Most már idősek, gyerekek és betegek is útra kelhettek. A vasút által szervezett, csoportos utazás – az elsőt 1841-ben Angliában rendezték – lényegében ennek teremtette meg alapját, mintáját.<sup>1</sup>

Forrásfeltárás hiányában most még pontosan nem tudjuk, hogy az első zarándokvonatok mikor és hová mentek. De biztos, hogy sorra szerveződtek Magyarországról is a különvonatok, főleg a szentévekben, Rómába<sup>2</sup>, illetőleg a 19. század második felének legnépszerűbb kegyhelyére, Lourdes-ba, valamint a „magyar nemzeti kegyhelyre”: Mariazellbe. Elsősorban ezek voltak a 19-20. századforduló Magyarországnak kedvelt úti céljai, ahová most már nemcsak papjaink, főpapjaink és szerzeteseink, hanem az egyszerű emberek is eljutottak, hiszen megfizethetők voltak. Ezeket a szervezett utakat *nemzeti zarándokútnak*, *magyar zarándoklatoknak* nevezték. A nemzeti emlékezet szerint az elsőt Esterházy Miklós nádor szervezte 1691-ben, a másodikat Scitovszky János 1857-ben, mindkettőt Mariazellbe.<sup>3</sup>

1 [http://timelord.blog.hu/2012/12/01/az\\_elso\\_magyar\\_tarsasutazas#more4940091](http://timelord.blog.hu/2012/12/01/az_elso_magyar_tarsasutazas#more4940091)

2 PAULOVITS 1926.; BŐLE 1925. – Bár ezek az írárok 20. századiak, visszatekintenek a korábbi évtizedekre is.

3 EMLÉKKÖNYV 1883. 111–112.

*Mariazell, római és lourdes-i vonatos zarándoklatok*

Mariazell évszázadok óta népszerű célállomása a magyar zarándokoknak. A 19. század végéről már vonatos zarándokútra is találunk utalásokat. Orosz István, a híres jászladányi szentember például 1871-ben Kisasszony napjára elment „Nagy-Mária-Czellbe”, Jászladányból egyedül. A gyülekező a pesti belvárosi plébániatemplomban volt.

*[...] keresztlobogók mellett indultunk kifelé szép énekszóval Budapesten végig, a nyugati pályaudvarhoz, ott mindnyájan felültünk a gőzösre. Különvonat vitt bennünket, mert 800-an mentünk, magyar, német és tótok. [...] A gőzsben az egész úton, míg Bécsbe nem értünk, mindég imádkoztunk, énekeltünk és rózsafüzéreket végeztünk.<sup>4</sup>*

Délután értek Bécsbe, de este nyolckor már indultak is tovább Sankt Pöltenbe. Itt megszálltak, s másnap innen gyalog mentek Mariacellbe. A visszaútjuk hasonló volt.<sup>5</sup> Bálint Sándor, a mariazei epizódhoz kapcsolt jegyzetében azt írja, hogy a „vasúti közlekedés hazánk távolabbi vidékeit is bekapcsolta a celli kultuszba”.<sup>6</sup> Orosz István visszaemlékezésében nem részletezi celli zarándokútjának körülményeit.

Mariazell mellett a 19. század második felében nagy ismertségre és népszerűsége tett szert a franciaországi Lourdes. A Mária-jelenés helyszíne megerősítette a szeplőtelen fogantatás dogmájának 1854. évi kihirdetését. Új katolikus tanítás, új kegyhely. S megindultak a Lourdes-be vezetett zarándoklatok.

Nem tudjuk azt sem pontosan, hogy mikor volt az első, Magyarországról Lourdes-be vezetett zarándokút. Az azonban már biztos, hogy az 1881. év augusztusában Lourdes-ba induló magyar nemzeti zarándoklat szervezésére az év elején egy bizottság alakult. Céljuk az volt, hogy a magyar nemzet képviselőiben egy magyar nemzeti zászló vigyenek a Lourdes-i bazilikába.<sup>7</sup> „Fölszólításokat” (=hirdetéseket) tettek közzé lapokban a jelentkezésre. A bizottság egyik tagját megbízták, hogy a várható tömeges részvétel miatt bécsi vasúti igazgatóságnál „árleszállítást eszközöljön ki”.<sup>8</sup> Ez végül gróf Szapárynének sikerült gróf Apponyi György közvetítésével. Így végül az I. osztályon 165, a II. osztályon 138, a III. osztályon még kevesebb forintba került az oda-vissza út. A szervezők e kedvezménynek tulajdonították, hogy a „részvétel oly fényesen” sikerült. Sokan jelentkeztek – a 76 fő a szervezők szerint már sok volt.<sup>9</sup> A zarándokcsoportot két

4 BÁLINT 1942. 152–153.

5 BÁLINT 1942. 152–156.

6 BÁLINT 1942. 208. oldal 43. jegyzet

7 Emlékkönyv a lourdesi magyar zarándoklatról 1881-ben. Szerkeszté a zarándoklat igazgatója megbízásából két pécsmegyei zarándokpap. Nagy-Kanizsán, nyomtatott Wajdits Józsefnél, 1883.; Púrt Iván: Lourdes. Visszaemlékezés az 1895-iki lourdesi magyar zarándoklatra. Tizenkét képpel. Budapest, [1897.]

8 EMLÉKKÖNYV 1883. 129–130.

9 EMLÉKKÖNYV 1883. 130–131.

püspök (Kovács Zsigmond veszprémi püspök, s Nogáll János pergamói püspök, nagyváradai olvasó-kanonok) vezette.

A zarándokok megkülönböztetésül – Mária jellegzetes színével – kék kokárdát viseltek. Vagononként ún. „aligazgató” szervezte a közösséget, étkezésükről, elszállásolásukról gondoskodott, és vezette az éneket és az imádságot.

Menetrend szerinti vonatokkal utaztak, legtöbb helyen viszonylag azonnali átszállással Bécs – Marburg (=Maribor) – Bozen (=Bolzano) – Trient – Verona (itt megszálltak, városnézést tartottak) – Milano (szállás, vasárnapi nagymise) – Genua (szállás, hajnali továbbindulás) – Marseilles – Toulouse – francia déli vasút – Lourdes.<sup>10</sup> A szálláshelyek (Verona, Milano, Genova) egyúttal a városnézés helyszínei is lettek, aminek alapossága kinek-kinek az előzetes felkészültségétől függött. A vasút a leírások szerint nem volt felkészülve még a viszonylag rendszeresen megjelenő vallási tömegturizmus kezelésére. Ezért a papok útközben elmondott miséi, valamint a zászoló-felajánlási zarándoklat vallási része sokkal szervezettebbnek tűnhet. Csupán Toulouse-ból említik, hogy a szálloda tulajdonosa a város látnivalóiról egy listát adott át a búcsúsoknak.

Az útiköltséget és a szállást ki-ki a helyszínen saját maga fizette meg. A veronai szállástapasztalatok nem voltak túl jók. Sokakat tömegszálláson szállásoltak el, 34 főt is egy szobába, s az árakkal is gondok voltak. Az ún. albergók/alberghik Veronában nem váltak be.<sup>11</sup> A zarándokok egy része várost nézett, más része (a papság) szentmisét mutatott be. Az úti beszámoló szerint a magyar zarándokcsoport irányában megnyilvánuló ellenszenv a nem sokkal korábban elmúlt osztrák megszállásnak szólt. Az elszállások tapasztalatai azt mutatták, hogy maguk a városok, s a vendéglősök sem voltak még felkészülve a tömeges turizmusra. A visszaemlékezésekben minősítik a szálláshelyeket, a fiákereseket, éttermeket, részletesen leírva az egyházi látnivalókat is.

A magyar zarándokok Lourdes-ban azonban már kiépült „zarándokvárost” találtak, szállodákat, kegyszerárusokat, kiépített kegyhelyet, s betegek gyógyítására alkalmas fürdőket. Ebbe a környezetbe hozták el 1881-ben a magyar nemzeti lobogót, hogy a Mária jelenése révén emlékeztessen a Mária-tisztelet magyar nemzeti vonatkozásaira, a Patrona Hungariae kultuszára. A kegyhelyen szentmisét mutattak be a magyar királyi családért.

Lélektani szempontból is tanulságos, hogy a lourdes-i zarándoklattal egyidőben, a délvidéki Óbecséről és Szenttamásról gyalogos zarándoklatot vezettek a Pétervárad melletti „locus gratiosus”<sup>12</sup> Tekiára, s ebben a csoportban minden társadalmi réteg képviselve volt. Útjuk végén táviratot küldtek Lourdes-ba, összekötve az ottani és az itthoni zarándokokat.

A harmadik népszerű hely az adott korban Róma, a katolikus világ fővárosa, az apostolfejedelmek sírjainak őrzőhelye volt. Rövid írásomban ezt a kunszentmártoni ifj. Dósa József káplán 1893. február második felében Itáliába vezetett

10 EMLÉKKÖNYV 1883. 131–208.

11 Albergi – a német Herberg szóból származik, jelezvén, hogy ez a típusú zarándokszállás német területen alakult ki először, s onnan terjedt el olasz területre is.

12 Kegyelemhely

zarándokútja kapcsán kiadott könyv alapján mutatom be. Ez is országosan szervezett út volt. A résztvevők XIII. Leo pápa püspökké szentelésének 50. jubileuma alkalmából zarándokoltak különvonaton Rómába, ezért a 165 fős csapatból 42 lelkes volt. Útitervükben öt nap római, három nap nápolyi tartózkodás szerepelt.

A vonatút a Keleti pályaudvaron kezdődött. „Utunk a M.Á.V. vonalán Sárbo-gárd, Dombóvár, Károlyváros, Zákány és Zágrábon keresztül Fiume felé vitt” - írta Dósa József.<sup>13</sup> Nyolc üléses kupában kaptak helyet, papok, világiak vegyesen. De volt négyüléses kupé is. A vonatútról inkább a kényelmetlen éjszakázást, a meleg gőzfűtést, a vidám közös étkezéseket, a szivar és pipa mellett a folyosón folytatott diskurálásokat említi meg. Az indulás napjának vacsoráját a kalauz szolgálta föl minden résztvevőnek: hideg sültet, sajtot, tojást és egy ki üveg bort.

A szűk helyen alvás kényelmetlen volt, ezért volt olyan útitársuk, aki a csomagtartóban aludt. Dósa leírta azokat a szépséges tájakat is, amiken keresztül-haladtak. Az alföldi ember számára szokatlan sziklás hegyek látványa, a rajtuk kanyargó vasúti pálya nagyon megragadta Dósa József figyelmét, csakúgy, mint a korábban nem látott tenger. Fiumében elhagyták „a MAV folyosós, csinos, kényelmes kocsijait” és áthurcolkodtak a „déli vasúttársaság özönvíz előtti, oldalt nyíló kopott bárkáiba”.<sup>14</sup> Az átszállás rövid ideje épp csak reggelizésre hagyott időt, városnézésre nem. Az utasok ragaszkodtak a lassúbb utazásnál megszokott kényelemhez, étkezési szokásokhoz. A napokig tartó utazást csakis menet közbeni kiszállással, szállodai pihenéssel együtt tartották elfogadhatónak. A városok, hegyek, templomok, várromok látványa csak ezután keltette fel még Dósa József figyelmét.

Az első olasz állomás Udine volt, ahol a vámvizsgálat zajlott, amelynek ideje alatt az állomás éttermében olasz nemzetieledelt, makkarónit ettek. Az ebédet „olasz specialitással, narancscsal és datolyával zártuk be; leöntve mindezeket elég kellemes italú vörös borral”.<sup>15</sup> Első találkozás egy másik kultúrával. Chiusi nagy átszálló állomásán érte őket a reggel, itt megreggeliztek: teát, kávét, „saját tarisznyájából sonkát, kolbászt s más efféle magyaros enni valót. Többen törkölypálinkát is csempésztek át a határon.”<sup>16</sup>

Az útikönyv részletesen bemutatja a Rómában és Nápolyban töltött napok eseményeit, és helyszíneit, a templomlátogatásokat. A zarándokok egy részének otthont adó Hotel Minerva a Pantheonnal szemben állt, „néhány száz vendégszobával”, öt-hat éttermmel. A társalgóban, s „a csinos portán villanyvilágítás szolgált nappali fényességet. Az emeletekbe följutást a fölhúzó gép (lift) könnyíti meg.”<sup>17</sup> Ilyeneket idehaza még kevés helyen lehetett látni. A szállodák környékén a turistákra váró árusokat említi, a templomok lépcsőin ülő sok-sok koldust. Csodálkozva említi, hogy a „nagyobb templomokban sehol sincsenek padok.”<sup>18</sup> Róma ókori és keresztény emlékeit, a templomokat részletesen leírja. Különösen

13 Dósa 1893. 14.

14 Dósa 1893. 20.

15 Dósa 1893. 22.

16 Dósa 1893. 23.

17 Dósa 1893. 27.

18 Dósa 1893. 31.



a Colosseum látványa ragadta meg, s írt róla oldalakon keresztül. Ennél részletesebben csak a Szent Péter bazilikát mutatta be berendezéseivel együtt. A római napok alatt minden fontosabb templomot, látnivalót végigjártak. S még a pápai kihallgatásra is sor került, hiszen a pápa köszöntésére jöttek.

A leírásokból kiderül, hogy Róma jól fölkészült a soktízezres zarándoksereg fogadására csakúgy, mint Nápoly, Pompeji és – kevésbé – Capri szigete.

Dósa József az olasz konyhával, a zsír nélküli, olajjal, vajjal készült, kevés fűszerrel felszolgált, sokszor csak olajjal leöntött főtt zöldséget, a gyakori zöldborsót, az állandó makkarónit, valamint a risottót elutasítóan emlegeti. Az ebédet lezáró fagyalt és gyümölcsök azonban tetszettek neki.

Ugyanígy pontos megfigyeléseket tett közzé a római nép mentalitásáról, a sajátos szűk római utcákról, az utcán száradó ruhaneműkről, az utcán folyó életéről, a magyar fülnek nagyon hangos olasz társalkodásról. Tanulságos megállapítása, hogy az út során talált sok osztrák származású vendéglős mind magyarnak vallotta magát, mert az olaszok a magyarokat szeretik, az osztrákokat nem. Capri szigetéről említi Dósa József, hogy a „königräczi születésű fogadós (ez is magyarnak vallotta magát) készítette részünkre e fölötté kellemes meglepetést (csirkepaprikást)”.<sup>19</sup>

Orosz István 1894-ben római zarándokúton is volt feleségével együtt. Ott töltötték a nagyhetet. Huszonketten voltak egy csoportban. „Jászladányban szálltam fel nőmmel a vonatra Budapestig, ott csatlakoztunk a csapattal. Mentünk Fiuméba...” – írja.<sup>20</sup> Innen Lorettón keresztül „vonaton mentünk Anconába, indultunk Róma felé. Reggel 7 órára Rómába értünk.”<sup>21</sup> Haza útjuk során már a hajót is igénybe vették: „Anconánál szerencsésen átjöttünk a tengeren [...]. Este hajóra ültünk, reggel 7 órakor már Fiumében voltunk. Jöttünk onnat Budapestre [...] Megjegyzendő, hogy csak Rómában voltam gőzösön, más szent helyeken mindig gyalog, födetlen fővel, mezítláb jártam.”<sup>22</sup>

A tömeges távolsági vasúti zarándoklatok magyarországi kezdeteire három különböző példát említettünk tehát: Mariazellt, Lourdes-t és Rómát.

1. Mariazell, amely a középkor századai óta fogadja a magyarországi zarándokokat is, a vasúthálózat még nem volt teljesen felkészült.<sup>23</sup> Ezért a Sankt Pöltenig tartó vonatozás után onnan gyalog kellett folytatni a zarándokutat a monarchia legfontosabb kegyhelyéig. Azaz a vasúti infrastruktúra 1907 előtt hiányzott.
2. Róma, de tágabban Itália évszázadok óta berendezkedett a tömeges zarándoklatokra, kialakította annak infrastruktúráját (szállodák, éttermek, közlekedés, suveniripar), ami át is süt a beszámolók soraiból.
3. Lourdes még új, az oda vezető utak és állomásaik sem voltak még teljesen felkészülve a tömeges zarándoklatokra. Lourdes-ban a zarándokvonatokkal jelent meg a tömegturizmus, s ez hozta magával az adott hely szállodáinak,

<sup>19</sup> Dósa 1893. 167.

<sup>20</sup> BÁLINT 1942. 85.

<sup>21</sup> BÁLINT 1942. 86.

<sup>22</sup> BÁLINT 1942. 85.

<sup>23</sup> A vasút csak 1895-1907 között épült ki teljesen Sankt Pölten és Mariazell között.



múzeumainak, stb. felfutását. Első magyarországi látogatói papok és értelmiségiek voltak. Szélesebb tömegek csak később csatlakoztak. Még néhány évtized, s mindkét helyen megjelentek a suvenírek mellett a városképeket tartalmazó leporellók, a településről és egyes templomairól készített képeslapok, a szent hellyel kapcsolatos egyéb más tárgyi emlékeztetők. Az 1920-as évek római nemzeti zarándoklataiban már mindezek felbukkannak. Nem véletlen, hogy az útba eső olasz városok élen járnak ebben.

Ez „vallási turista út”, a turizmus egy formája. Benne a vallási tartalmak olykor csak történeti és művészettörténeti értékek hordozóiként jelentek meg. Fontos a természet-közelség, a teljesítményre törekvés, a világlátás, az aktív pihenés és a kikapcsolódás hangsúlyozása, a műveltség elmélyítése, s a lokális magyar történelem megismerése és a magyar nemzeti identitás formálása. Nem az úti célok elérése, hanem az úton levés a fontos. Ennyiben különböznek a klasszikus katolikus zarándokutaktól, amelyek célorientáltak, s az úton levés a felkészülést szolgálja a Szenttel való találkozásra a kegyhelyen.

E rövid áttekintés ezt az átmeneti kort mutatja be, amikor a vasút is mindinkább szerepet vállalt a zarándoklatok szervezésében. E fel nem tárt források, az útibeszámolók azt erősítik, hogy érdemes és szükséges a 19-20. századi vasúti zarándoklatok történetének kutatása, jellegének feltárása.

## IRODALOM

BÁLINT Sándor (kiadta)

1942 *Egy magyar szentember. Orosz István önéletrajza*. Budapest: Budapesti Egyetem Magyararságtudományi Intézete és a Franklin Társulat.

BŐLE Kornél

1925 *Szentévi nefelejcs. Úti emlékek az 1925-iki szentévi első magyar nemzeti zarándoklatról*. Budapest, A „Credo” kiadása.

IFJ. DÓSA József

1893 *Szép napok. Római és nápolyi élmények. Visszaemlékezés az 1893. febr. 16. Budapestről indult római zarándoklatra*. Kisvárdá.

Emlékkönyv

1883 *Emlékkönyv a lourdesi magyar zarándoklatról 1881-ben. Szerkeszté a zarándoklat igazgatója megbízásából két Pécsmegyei zarándokpap*. Nagy-Kanizsa.

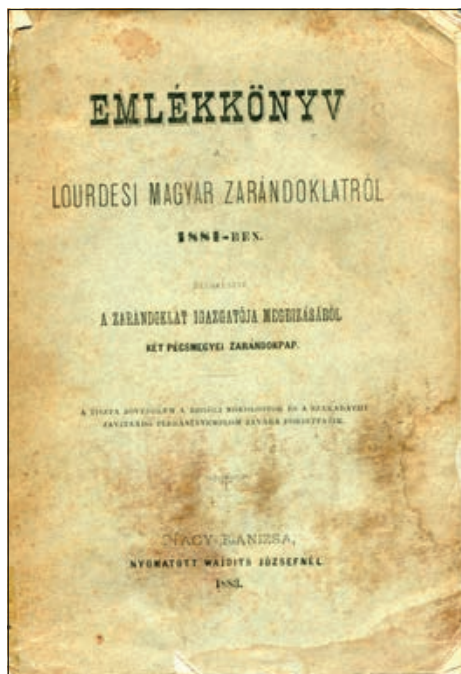
PAULOVITS Sándor

1926 *Szentévi magyar zarándoklatok. Visszaemlékezések a jubileumi év eseményeire. Olasz, francia és spanyol földön – Róma – Lourdes – Limpas – Szentföld*. Budapest: Római Zarándokok Emlékbizottsága.

Gábor BARNA

## On Pilgrim Train. Pilgrimages on Train to Mariazell, Lourdes and Rome at the Turn of the 19<sup>th</sup>-20<sup>th</sup> Century

The building of railways in the second half of the 19<sup>th</sup> century and at the turn of the 19<sup>th</sup>-20<sup>th</sup> century allowed the participation for the ordinary people in far distance pilgrimages. For the Hungarians the most popular destinations of far distance pilgrimages were Mariazell (Austria), Rome (Italy) and Lourdes (France). The travels were organized initially by priests, parish offices, dioceses, but soon by (international) travel agencies. The remembrance of these pilgrimages were eternalized by books, which are analysed in this article. The publications report in detail on the route, the circumstances on the train, the way stations under way and the stay in the places of pilgrimages. Until now these written sources were neglected in investigation of pilgrimages.



1. Az 1881. évi lourdes-i nemzeti zarándoklat útikönyve



2. Ifj. Dósa József plébános római útja, 1893.

**I. gőzturisták használatára jogosít**  
**KÖZVETLEN MENETIEGYEK ÁRAI**  
a hajó átszállás díjával együtt:

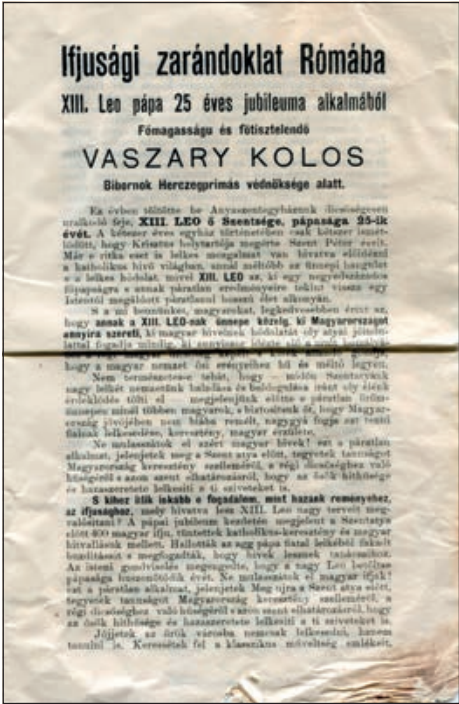
**Budapestről:**

	I. oszt.	II. oszt.
Románia vagy visszat. 76 for 60 c. 55 for 62 c.		
Kégyfalva >	104 > 45 >	75 > 33 >
Furcuturke >	25 > 80 >	35 > 45 >
Genova >	92 > 50 >	67 > 25 >
Misina >	71 > 56 >	32 > 56 >
Turiska >	92 > 25 >	67 > 10 >
Korika >	117 > 20 >	84 > 40 >
Kereszturke >	142 > 25 >	104 > 35 >
Lyonka >	122 > 15 >	34 > 25 >

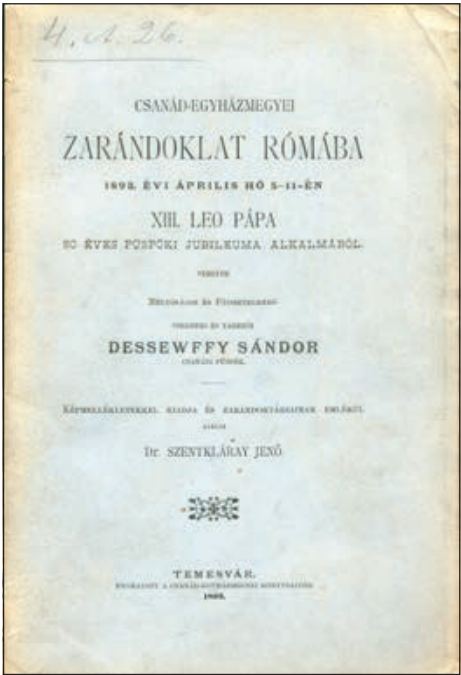
**Legrövidebb és legolcsóbb utazás**  
**OLASZORSZÁGBA**

**Nizza, Marsille, Genova**  
két és háromhet.

3. Római menetrend.



4. Ifjúsági zarándoklat Rómába, 1903.



5. Római zarándokút útikönyve, 1893.





6. Csanádi egyházmegyei zarándokok Rómában, 1893.



## ORTHODOX ZSIDÓ ZARÁNDOKLATOK VASÚTON

Az utazás izraelita gyakorlataihoz 1944 előtt Magyarországon<sup>1</sup>

Az orthodox zsidóság Magyarországon a modernitás tendenciáit fenntartással fogadta. Az urbanizálódó, modernizálódó közösségekbe beszüremelő jelenségeket erős közösségi kontrollnak vetette alá. A polgári társadalom, később pedig a tömegtársadalom számos szokását mégis átvette. Ennek az alternatív integrációnak sajátos esete a vasúti utazás kérdése. Miként tette vallásilag alkalmassá a vasutat a Kárpát-medence sokszínű társadalmának egyik felekezeti csoportja, az 1920 előtti Magyar Királyság zsidóságának több mint felét kitevő, főként vidéki környezetben élő orthodox izraelita lakosság? Hogyan illeszkedett a kelet-európai zsidóság, az *Ostjuden* vasútról nyújtott értelmezéseibe? Milyen kulturális gyakorlatok tűntek fel az orthodox utazók kóser élelmiszerrel való ellátására? A vasutak fenntartói miként reagáltak a partikuláris, speciális igényekre?

A vasút az egész országot behálózó és minden állampolgárt érintő rendszer lett. A 19. század modernizációs folyamatainak megértésénél nem hagyhatjuk figyelmen kívül a vasút mindennapi élet változására gyakorolt hatásait.<sup>2</sup> A polgárosodás ugyanakkor a társadalom különböző csoportjaiban – időben és térben – eltérő módon ment végbe. A vasút hatása a mindennapi életre a zsidóság szempontjából a korábbi földrajzi mobilitás új lehetőségekhez történő igazodása felől válik fontossá. A kérdést a jiddis irodalom példáin keresztül az Orosz Birodalom vasútjának zsidó adaptációi esetében Leah Garrett vizsgálta, arra mutatva rá, hogyan vált az orosz zsidóság életvilágának részévé a vasút harmadosztálya.<sup>3</sup> A vasút a gazdasági élet terén a Kárpát-medencében is beépült az orthodox zsidóság mindennapjaiba, de miként érintette a vallási életet? A jelenség megértéséhez három kérdéskört kell megvizsgálni: az utazás legitim alkalmait az orthodox zsidó közösségekben, a vasút beépülését a vallásos életvitelbe és a Magyar Királyi Államvasutak vagy más helyi érdekeltségű vasutak orthodox zsidó igényekre adott válaszait.

Magyarország Európa egyik legsűrűbb vasúti hálózatával rendelkezett (több mint 22.000 km hosszúságú pályával) az első világháború előtt. A vasút új hatásokat, értékeket, életmódbeli szokásokat közvetített a lakosság felé, még ha az 1890-es évekig kevesen is utaztak vasúton. A fővonalak mentén lévő települések árucikkkel való ellátása megváltozott. A sűrű vasúthálózat a polgári életforma gyors terjedését eredményezte a századfordulóra. A kis települések boltjaiban ugyanazt vásárolhatták meg, mint a nagyvárosok lakói. Ez egyrészt a gyarmatárúkbán,

1 A szerző az MTA – SZTE Vallási Kultúrakutató Csoport (03 217) külső munkatársa.

2 MAJDÁN 2001. 137; FRISNYÁK 2013.

3 GARRETT 2001.

másrészt a lakások berendezésében mutatkozott meg. A vicinálisok megnyitása után új épületek, munkahelyek, szokások jelentek meg országszerte, egy emberöltő alatt pedig mindezek beépültek a mindennapi életvitelbe.<sup>4</sup> A vasút közösségi percepcióinak alakulására – a modern populáris városi kultúra felől a századfordulón és az első világháború utáni évtizedekben – az izraelita sajtóban a nosztalgikus zsidó írások, tárcák, valamint a zsidó bölcsességeket összegyűjtő sajtórovatok reflektáltak első ízben. Amíg a vidéki zsidó világokat maguk mögött hagyó zsidó publicisták szülei nemzedékének kiépülő vasúthálózathoz való viszonyát az idegenkedés közhelyeivel jellemezték, addig a későbbi újságírók a vallási élet részévé váló vasútról cikkeztek. A példázattá váló vasút pedig megjelent a kelet-európai zsidó jámborság városi orthodox polgárság számára adaptálható bölcsességei között is.

*A szanci cadik híre a mult század közepén bejárta a világot. – írta az Orthodox Zsidó Újság – Hiveit arra intette, hogy az emberi technika legujabb vívmányainak szemléletéből is erkölcsi tanulságokat vonjanak le. Azt mondta: a telegráf arra int, hogy az ember minden szóra vigyázzon, mert minden felesleges szót meg kell majd fizetni – odafenn, a száguldó vonat intsen megtérésre, mert néha egy perc miatt végzetesen el lehet késni, a telefon juttassa eszünkbe, hogy mi itt beszélünk, de az égi kagylón mindent hallanak.<sup>5</sup>*

### Útra kelni

Az utazáshoz vallásilag elfogadott indíték kellett. A megélhetés, a tanulás, a gyógyulás és a zarándoklat, mint az útra kelés közösség által jóváhagyott oka nem csak a judaizmust jellemezte, sokkal inkább volt a premodern világ sajátja. Az utazás legitimitását az európai kultúra eltérően szabályozta története során. Ez a társadalmat alkotó különböző csoportok esetében is igen különböző volt.<sup>6</sup> A modernitást megelőző évszázadokban a keresztény társadalom széles tömegei számára az utazás egyetlen legitim formája a zarándoklat volt. A zsidóság esetében – országonként változóan a 11–12. századig ehhez a távolsági kereskedelem társult.<sup>7</sup> Az újkorban és a modernitás kezdetén az egészségügyi célzatú gyógyfürdőre járás vált jelentős utazási alkalommá. Különösen igaz ez a nők esetében, akiknél a nem vallási célzatú utazás egyetlen elfogadott formája volt.<sup>8</sup> A modern polgári utazási kedvnek elengedhetetlen háttere a fölös tőke, a szabadidő megléte és a felette való önálló rendelkezés, valamint az utazás iránti igény társadalmi elismertsége.<sup>9</sup>

4 MAJDÁN 2001. 137, 140–141, 151.

5 *Orthodox Zsidó Újság* 1942. máj. 10./ 5. A rebek világából.

6 BAUSINGER et al 1991.

7 Vö. BEN-SASSON 1976. 466, 468, 470, 475–476.

8 GYÖMREI 1934. 92, 125, 138.

9 GYÖMREI 1934. 92, 125, 138; GRANASZTÓI 2000. 106–108.

Az utazás korábbi formáiról a zsidóság körében több írásos emlék fennmaradt.<sup>10</sup> A 18. század közepső harmadában a kis-lengyelországi zsidó len-, bőr-, pálinka- és borkereskedők magyarországi tevékenységét például Dov Ber Bolechów (1723–1805) héber emlékirata örökölte meg. Kiválóan ismerte a magyar vidék szőlészeti és borászati viszonyait. Üzletfelei módos zsidó kereskedők, rabbik voltak, de a magyar és lengyel arisztokráciával is üzletelt. Dov Ber legalább hatszor kelt át a Kárpátokon, hogy hegyaljai bort vásároljon. Nyeregben vagy négylovas fogaton utazott, az árut alkalmazottjai társzekereken szállították.<sup>11</sup> A 19. század végén a vasúti közlekedés tömegessé válásával a földutakon történő évszak- és időjárásfüggő fáradságos utazás és áruszállítás vált könnyebbé és gyorsabbá. Az 1890-es évek első felében olyan tömegek léptek be a vasúthasználók táborába, melyek korábban a vonatokat soha, vagy csak elvétve vették igénybe.<sup>12</sup> Az orthodox magyar nyelvű irányzati-felekezeti sajtó megjelenése a vasúthasználat széles körben történő elterjedésével esett azonos időszakra, a vasúthasználatról közvetve tudósító hírek tömegessé mégis a két világháború között váltak.

Az úton levés – az üzleti és magán célú utazástól a teljes mértékben modern szabadidős, egzotikumot kereső turizmusig – az orthodoxiában is jelen volt. Márkón, Szegeden és az ország más kisebb-nagyobb településén, akárcsak a fővárosban a századfordulóra megnyitottak az utazók ellátását szolgáló kóser konyhák, étkezdék. Ezek lehettek házi kosztot kínáló orthodox asszonyok vidéki vállalkozásai, az orthodox utazó férfiakat megcélzó regionális csomópontokban nyílt étkezdék, fővárosi vendéglők. Az úton lévők segítése ugyanakkor érdemszerző jócselekedet is. Berettyóújfaluban az elhunyt jámbor atya emlékére 1927-ben gyermekei 'Orajch'-szállodát emeltek a szegényeknek. Az úton levő hittestvérek vagy rászoruló vendégül látása más orthodox közösségekben szintén szokás volt.<sup>13</sup> A szentföldre utazni hasonlóképpen jámbor cselekedetnek számított, a szentföldi utazás ugyanakkor modern formájában az európai keresztény és zsidó nagypolgárság sajátos státuszkinylvánítása is volt. Többnyire rabbik útleírásaiként a szervezett utazások benyomásait, tapasztalatait az orthodox sajtó közre adta.<sup>14</sup>

A megélhetést biztosító vásárokról a kereskedelemből vagy kisiparból élő vidéki orthodox zsidók a 20. század első felére a vasút révén jutottak el. Ez a saját különböző híradásaiban is tükröződött. Egy kocsmárosnak, aki metsző is volt egy személyben, 1915-ben az Alföldön, Szolnok előtt a vonaton ellopták az összes pénzét, amikor Erdélybe tartott a karánsebesi vásárra birkákat venni. A szolnoki, majd pesti hivatali út sikertelensége után szombathelyi kocsmáros ismerősének tanácsára Reb Sájeléhez, a bodrogkeresztúri Jesája Steiner (1851–1926) rebbéhez fordult.

*Egy vendéglős ismerősöm azt ajánlotta: forduljak csak bizalommal Reb Sájelhez, Keresztúrra. – olvasható az orthodox zsidó sajtóban – Én elkeseredve*

10 SPITZER – KOMORÓCZY 2003. 116–121, 145–148, 573–584, 691–692.

11 KOMORÓCZY 2013. 38–40.

12 FRISNYÁK 2013. 7–8, 10.

13 Vö. GLÄSSER 2008.

14 Vö. GLÄSSER – ZIMA 2015.

*tiltakoztam ez ellen, de a barátom nem tágitott. Kiszámítottam mennyi a költség haza, maradt még 3 korona, ezt elküldtem Reb Sájelenek. Hazaérkeztem, egy fillér nélkül. Harmadnapra rá kapok egy levelet a rebbetől ז"צ, hogy csak maradjak otthon, tojv vocheszed jirdefüchó (kísérni fognak a jó és a kegyelem). Erre dühösködni kezdtem, minek engedtem magamat a levelezőlap megírására csábítani. Hisz ha a rebbe azt írná, hogy menjek valahová, hát akkor ennek volna valami értelme, mert talán vállalkozáshoz kezdek, de itthon? El is utaztam volna exisztenciát keresni, ha anyagilag és lelkileg nem lettem volna annyira összetörve. Reb Sájele levele után pár órával megjelentek a falu 'nadrágosai' egy kis sörözésre. Közben megszólal az uradalom első embere: 'Szomszéd uram, a gazdasági egyesület az aratók részére 500 liter spirituszt kiutalt nekem, én csak nem fogok pálinkát mérni, vegye át tőlem.' Az üzlet megtörtént. Az árút hivatalosan átvettem, pincébe raktam s siettem túladni rajta. A nyereség, amit elértem, se többet, se kevesebbet nem tett ki, mint 20.500 koronát.<sup>15</sup> Azóta többször voltam Reb Sájelenél. És ha a mai nehéz viszonyok mellett sem csüggedtem el, annak az oka az, hogy az én esetemből láttam: hájád Hasém tikczor? Erőtlen-e I-ten keze? Nem tud-e segíteni a legegyszerűbb, bár legcsodálatosabb módon?<sup>16</sup>*

A keresztúri rebbe a chászid történetekben és a neológ útleírásokban is a megélhetéshez kötődő ügyek égi közbenjárójaként jelent meg.<sup>17</sup> A lizsenszki rebbe szellemi leszármazottjaként udvarában a hangsúlyt a vendéglátásra fektette. Egy-egy meláve demálká lakomára ökröt vágatott a sabbeszkor nála tartózkodó vendégeknek. A chászidok úgy tartották, hogy a megélhetésre mondott áldás a keresztúri rebbe kezében van. A belzer ruf, Rabbi Jiszáchár Dov Rokeách (1894-1926) ilyen ügyekben Reb Sájeléhez küldte a híveket. A belzi főrabbinak tulajdonítják azt a mondást, hogy a párnósze (megélhetés) kulcsa Keresztúrtban van elhelyezve. A rebbék és híveik a vallási keretek között beépítették életükbe az új jelenségeket. A chászid rebbékkel való találkozást a vasút könnyítette meg. A kapcsolattartás új eszközei és módjai között a vasút mellett megjelent még a távírda és a posta is.

### ***Találkozni a rebbével...***

A Tóra előírja (5Móz. 16:16), hogy a három zarándokünnepen minden férfi köteles elzarándokolni Jeruzsálembe. „Háromszor az évben jelenjék meg minden férfi közüled az Örökkévaló a te Istened színe előtt azon a helyen, amelyet kiválaszt: a kovásztalan kenyér ünnepén, a hetek ünnepén és a sátrak ünnepén...”. Ennek analógiájára vált szokássá a chászid zarándoklatok egyik fontos formája: ünnepekre elutazni a rebbéhez, hogy ott imádkozzanak, tanuljanak, a rebbe

<sup>15</sup> Amennyit a vonaton elloptak tőle.

<sup>16</sup> *Zsidó Újság* 1928. nov. 30./ 7. Aki Reb Sájele tanácsára hallgatott

<sup>17</sup> *Egyenlőség* 1910. aug. 14./ 5-9. Látogatásom a bodrogkeresztúri csodarabbinál. [Írta:] Szabolcsi Miksa

„árnyékában” töltsék az ünnepet.<sup>18</sup> Az útra kelés mögött a találkozás igénye állt: látni a cádikot, találkozni az igaz emberrel. A rebbe útmutatását és áldását kérték az utazók. A rebbe érdemei híveinek közösségét védelmezték. Ez az összetartozás-tudat jelent meg 1932-ben a Sátoraljaújhelyről különvonaton Nyíregyházára érkező, a sábbát idején ott vendégeskedő nagykárolyi főrabbit, Reb Jajlist, Teitelbaum Joelt (1888-1979) meglátogató hívek esetében.

*A vonatra zászlót is kitűztek ezzel a felirattal: „Degel machne Króle” (a nagykárolyi tábornak lobogója). Mintegy ezerre tehető azoknak a száma, akik eljöttek, hogy szeretett Rebbejüket fogadják.*<sup>19</sup>

Az orthodox sajtó vonaton készített interjúkat is közölt neves chászid rebbékkal. A vasút csupán a közös utazás helyszínéként jelenet meg, a beszélgetések a zsidóság és az orthodoxia aktuális kérdéseiről szólnak.

### *Zarándokok, vicinálisok és zarándokvonatok*

A vasút Európában és Magyarországon is beépült a keresztyén zarándoklatokba.<sup>20</sup> A közép- és távoli kegyhelyekre irányuló vasutas zarándoklatairól útleírások tanúskodnak.<sup>21</sup> A civil vallás nemzeti és dinasztikus rítusaiban szintén helyet kapott az új közlekedési mód. Az állomásokra befutó különvonatok a tisztelettel vagy hódolattal övezett személlyel történő találkozás helyeivé váltak.<sup>22</sup> Vasútállomás a chászdi rebbe tiszteletében a tömeges találkozás fontos helyszíne lett. A rebbe útját a velük való találkozás és a környezetükben való tartózkodás igénye kísérte. A vizsnici rebbe, Reb Jisraél Hager (1860–1936) 1927-ben Nagyváradról hívei kérésére Debrecenbe látogatott. Útját hivatalos és spontán módon szerveződő találkozások rítusai és rutinjai övezték.

*Útközben Biharkeresztesen Fuchs Lipót főrabbi vezetésével az ottani hitközség küldöttsége tiszteletgett a Rebbe előtt. Berettyóújfalun a pályaudvaron óriási embertömeg adta tanújelét a Rebbe iránti nagy rajongásának és tiszteletének. Újfalura egyébként már egy debreceni deputáció utazott a Rebbe elébe, amellyel a Rebbe onnan autón folytatta útját Derecskén át Debrecenbe. Ide a vidékről számosan érkeztek, hogy a szombatot a híres Rebbe környezetében tölthessék.*<sup>23</sup>

18 GLÄSSER 2014. 234. 69.

19 *Zsidó Ujság* 1932. dec. 9./ 5. A nagykárolyi főrabbi Nyíregyházán. A héber kifejezés a pusztai vándorlás során saját zászlójuk alatt vonuló törzsekkel kapcsolatos bibliai kifejezések (ld. 4Móz 2:1-31) parafrázisa: pl. „Az elől kelet felől táborozók: Jehúda táborának zászlója [degel machne jehudo], seregeik szerint...” (4Móz 2:3).

20 EADE 2015; BARNÁ 2015.

21 A teljesség igénye nélkül lásd: ECK 1915.

22 A 19. században az utolsó magyar „nemzeti fejedelemnek” tekintett Rákóczi Ferenc kultuszát lásd GLÄSSER 2009., a Habsburg császár- királyok esetében lásd: FRISNYÁK et al 1994.; UNOWSKY 2005. 48, 53, 55, 57, 60, 61, 64, 69, 73, 89, 91, 206.

23 *Zsidó Ujság* 1927. máj. 27./ 12. Hírek – A wizsnitzi rebbe Debrecenben

Reb Jajlis említett 1932-es nyíregyházi látogatását megelőző nagyváradai szombati vendégeskedése tömeges zarándoklattá vált.

*Csütörtök este érkezett, a vonathál már várták a hívek százai, következő nap öznöltek a vendégek vidékről, Magyarországból, Jugoszláviából, s Csehszlovákiából. Feltűnést keltett a székelyhidi jesiva 72 bócherjének<sup>24</sup> felvonulása.<sup>25</sup>*

A Tornán tartózkodó Chájim Eleázár Spira (1868–1937) munkácsi főrabbiról írták:

*A rebbe még mélyen bent van a >>heiliger Schaboss<<<sup>26</sup> misztikumában, de már – öreg este lévén – megjelentek a friss vendégek, akik vonattal jöttek a rebbe látogatására a közeli községekből.<sup>27</sup>*

A rebbék ugyanakkor várták híveiket és a sajtó is ösztönözte ezeket a látogatásokat. Az orthodox sajtóban ugyanezek a motivációk tűntek fel a vidéken megjelenő cádikok tömeges felkeresésénél is. Reb Jajlis 1928-ban Nyírbátorban tett látogatása a hívek zarándoklatává vált.

*Már a határon, Nagyecsedén, várták a hívek és tanítványok százai. Nyírbátori bevonulása valóban 'üsziüasz melech baj',<sup>28</sup> fejedelmi volt. A széles batori utcákon sűrű rajokban jöttek az autó-buszok, hozzák a híveket Nyíregyházáról, Vásárosnaményból, Kisvárdáról, Fehérgyarmatról, Büdszentmihályról, Tiszapolgárról és a távoleső Kováczházáról. A vonatok csehszlovákiai és jugoszláv vendégeket is hoztak. [...] eljöttek önzetlenül, szívvel, lelkesedéssel, áhítatot szomjúhozó lélekkel, hogy a több ezer éves kinyilatkoztatás 43 éves papját láthassák, üdvözljék és jelenlétéből erőt merítsenek az élet küzdelmeihez. 1500 vendég jött Nyírbátorba.<sup>29</sup>*

A munkácsi rebbe látogatása Torna egészét érintette.

*Délután már csak úgy feketéllik az ucca a sok vendégtől. Minthogy a több mint 300 vendégnek szűknek bizonyultak a lakások, kénytelenek voltak nem zsidó lakásokat is igénybe venni, melyeket készséggel bocsátottak rendelkezésükre.<sup>30</sup>*

24 A székelyhidi Talmud-iskola 72 tanulójának.

25 *Zsidó Újság* 1932. júl. 8./ 4. R. Jajlis Váradon. [Írta:] Rosenberg Dávid

26 szent szombat

27 *Zsidó Újság* 1929. okt. 4./ 12. A munkácsi főrabbi kedvéért visszarendelték Kassára az elindult tornai vicinálíst [Írta:] Guttmann József

28 „utruát melech bo” = „[az Örökkévaló az ő Istene vele van] és királyiiradás ő benne.” 4Móz. 23:21.

29 *Zsidó Újság* 1928. aug. 24./ 4–5. Reb Jajlisnál Nyírbátorban.

30 *Zsidó Újság* 1929. okt. 4./ 11–12. A munkácsi főrabbi kedvéért visszarendelték Kassára az elindult tornai vicinálíst [Írta:] Guttmann József.



A szombat kimenetelét követően Reb Jajlis említett nyírbátori látogatásán

*egész éjjel járulnak a Rebbe elé tanácsot kérők. És ő útba igazít, a lesújtottat felemeli, a szomorút vigasztalja.*<sup>31</sup>

*Vasárnap óriási, ezrekre rúgó tömeg kereste fel a tudós rabbist, panasztevő, tanácsot kérő emberek tömege. – olvasható az ottyniai rebbe máramarosszigeti látogatásáról – A városban szélteben beszéltek a csodákról, amelyek a rabbi életét övezték.*<sup>32</sup>

Akik viszont nem tudtak ellátogatni a rebbe által meglátogatott településre az audiencia reményében elkísérték a rebbét útjának egy szakaszán.

*A belzi rebbe kíséretével kedden délután indult el Homonnáról, ahol külön vasúti kocsit bocsátottak rendelkezésére. – írták 1931-ben – A kocsit Kassán a prágai gyorshoz csatolták. A kassai pályaudvaron százszámra várták a rebbet; sokan elkísérték Abosig, hogy kéréseikkel elébe járulhassanak.*<sup>33</sup>

1929-ben pedig a munkácsi rebbe kedvéért visszarendelték Kassára az elindult tornai vicinálist. A Marienbadból érkező főrabbit ugyanis, aki a tornai csatlakozásra szállt át

*a pályaudvaron már türelmetlenül váró kassai hívek megrohanták és körülrajongva üdvözltek, addig karolgatták, amíg a tornai vicinális elindult otthagya az egész társaságot.*<sup>34</sup>

A tornai hívek szintén

*hangos üdvözléssel és harsogó 'Jechi'<sup>35</sup> kiáltásokkal fogadták a tornai állomáson az érkező vonatot. A nagy vendéget Róth Dávid hitk[özségi] elnök üdvözlte ékesszólóan és megindult a diadalmenet a város felé.*<sup>36</sup>

A chászid rebbék működésének helyszínein megjelenhettek a vasútállomások kóser vendéglátó ipari vállalkozásai. A szerencsi vasútállomás szomszédságában 1929-ben a Josefovits-féle orthodox kóser bodega várta tejes és húsos ételekkel a nap minden szakában – a chászid rebbéiről és kóser boráról híres vidék – utazóit.<sup>37</sup> Egy századfordulós képeslap tanúsága szerint a chászid szempontból szintén

31 Zsidó Újság 1928. aug. 24./ 4–5. Reb Jajlisnál Nyírbátorban.

32 Zsidó Újság 1927. szept. 26./ 10. A szigeti templom-barakk

33 Zsidó Újság 1931. júl. 10./ 9. Hírek – A váci Jahrzeit...

34 Zsidó Újság 1929. okt. 4./ 11–14. A munkácsi főrabbi kedvéért visszarendelték Kassára az elindult tornai vicinálist [Írta:] Guttmann József

35 Éljen!

36 Zsidó Újság 1929. okt. 4./ 11–14. A munkácsi főrabbi kedvéért visszarendelték Kassára az elindult tornai vicinálist [Írta:] Guttmann József

37 Hirdetés: Zsidó Újság 1929. aug. 23./ 9.

jelentős Máramarosziget MÁV-állomásán kóser vendéglő volt. A vonaton utazó délalföldi chászidokat ebből az időszakból Müller Miklós szociofotója örökítette meg.<sup>38</sup>

A fővárosi, a vidéki és a kelet-európai zsidóság egyaránt látogatta a Monarchia neves gyógyfürdőit, amin a Monarchia felbomlása sem változtatott.<sup>39</sup> A rebbéket kedvelt fürdőhelyeken töltött üdüléseik, gyógykezeléseik során szintén tömegesen keresték fel az adott térségből.

*Lépten nyomon szakálás, kaftános hitfeleinkkel találkozunk. Az utolsó években nagyon kedvelt lett ez a fürdőhely [Luhascowitz – G.N.] a vallásos zsidók körében, ahol szívesen látják őket. Most még többen vannak, mert sokan Spira Lázár munkácsi főrabbi kedvéért jöttek ide nyaralni és még több a párnapos vendég, kik szombatra jönnek a rabbit meglátogatni.<sup>40</sup>*

A hirtelen elhunyt rabbi Jákov Mose Szafrin (1861–1929) komarner rebbéről hasonló tudósítást közöltek.

*Amióta Tarcsafürdőn üdült, a szomszédos magyar városokból, Szombat-helyről, Sopronból, Pápáról stb. úgyszintén Bécsből állandóan felkeresték, tanácsát, útbaigazítását kérve.<sup>41</sup>*

Az útja során másutt elhunyt cádikoknak végakarat szerint történő hazaszállítása<sup>42</sup> zarándoklat-jelleget öltött. A kisvárdai híveinél tett látogatása során elhunyt szigeti rebbe hazaszállításakor

*Kisvárdáról és környékéről sok ezren kísérték ki a halottat az állomásra, a kisvárdai főrabbi gyászbeszéde után. Voltak nagyon sokan, akik a jelenlegi ország-határig is kísérték. Szigetről pedig százával elébe utaztak a halottat hozó vonatnak. Felejthetetlen látványt nyújtott a koromsötétben robogó vonaton a koporsót szállító kocsi, amelyből kiszűrömlött kísérteties gyertyafény – a tisztelők seregéből alkotott virrasztók gyertyáinak bágyadt fénye.<sup>43</sup> – írta az orthodox hetilap.*

Jelentős tömeg zarándokolt Nagysurányba, hogy Feivel Plaust (1818–1895) fő-rabbit elkísérhesse utolsó útján, amely önmagában is, bármely halott esetében, érdemszerző cselekedetnek számít.

38 Móra Ferenc Múzeum, Szeged, Müller Miklós hagyatéka: MFM-IT 2014.3.8

39 Lásd GLÄSSER 2008.

40 *Zsidó Újság* 1931. aug. 4./ 6. A munkácsi főrabbi körében Luhascowitzon [Írta:] Hermann Ignác.

41 *Zsidó Újság* 1929. júl. 26./ 4. A nagy „Komarner Rebbe” ז”צ” hirtelen elhunyt.

42 Vö.: *Kicur sulchán áruch* CXCX. 11.

43 *Zsidó Újság* 1926. jan. 29./ 1–3. A máramaroszigeti főrabbi halála.

*A Nyitráról jövő vonat igen sok embert hozott és mult héten csütörtökön délelőtt 10 órakor kezdődött a levájáh. – számol be az orthodox sajtóban a hitközség.<sup>44</sup>*

A váci cádik sírkőavatójáról szóló híradás az orthodox iroda képviselői mellett a hetilap főszerkesztőjét is a zarándokok között említette.

*A Budapestről 12.20-kor induló vonat zsúfolva volt a sírkőavatásra utazók sokaságával. Evvel a vonattal utazott Frankl Adolf irodai elnök, dr. Reiner Imre kíséretében, Winkler győrszentmártoni főrabbi, Mayer, Braun és Welcz pesti egyleti rabbik, Leichtag újpesti dájon, Wollner és Schwarcz újpesti ill. kunszentmiklósi hitk. elnökök, dr. Deutsch Adolf igazgató, Groszberg Jenő főszerkesztő, valamint a nagy gaon számtalan tanítványa és tisztelője.<sup>45</sup>*

Az orthodox rabbik és chászid rebbék halálozási évfordulóiról regionális vagy országos szinten is megemlékeztek.<sup>46</sup> Az évfordulós zarándoklatokon jelentős tömegek vették igénybe a vasutat. A közlekedés terén végbement változások itt is tükröződtek. A sátoraljaújhelyi rebbe, Mose Teitelbaum (1759–1841) sírjához a szomszédos megyék mellett a 19. század második felétől Galíciából és Oroszországból is érkeztek zarándokok a *Jahrzeit* napján.<sup>47</sup> A 20. század elejének chászid zarándokgyakorlata pedig közel állt a magyarországi búcsújárás korabeli formáihoz. Szekereken érkezők mellett vonatok, autóbuszok hozták a zarándokokat.

*A Nyíregyházi Vidéki Kisvasutak beállítottak hat autóbust, – jelentik 1930-ban – amelyek csütörtök délutántól péntek délutánig szállították az utasokat a nagykállói zsidó búcsúra, a Jicchák Eizik Taub (1751–1821) halálozási évfordulójára. Sokan jöttek az ország határán túlról, sőt még Lengyelországból s Romániából stb.<sup>48</sup>*

1933-ban a Magyar Királyi Államvasutak által kibocsátott formanyomtatványt, amely a kállói cádik halálozási évfordulójára szólt, az orthodox sajtó is bemutatta.<sup>49</sup> Igénybe vevőjét,

*aki a folyó évi március hó 2-től 7-ig Nagykállóba, Taub Eisig volt főrabbi sírjához zarándokol, feljogosíttatik arra, hogy [...] félárú menetjeggyel utazhassék.<sup>50</sup> – állt az úrlap szövegében.*

44 *Zsidó Híradó* 1895. jan. 4./ 2–4. A nagy-surányi főrabbi. [Írta:] Strasser Jónás.

45 *Zsidó Újság* 1931. máj. 15./ 4. A váci gaon ש"ס sírkőavatása [Írta:] Hermann Ignác.

46 GLÄSSER 2014. 254–283.

47 GOLDBERGER 1908. 253.

48 *Zsidó Újság* 1930. márc. 14./ 2–3. A kállói *Jahrzeit*.

49 *Zsidó Újság* 1933. márc. 12./ 4. Zarándoklás Kállóra...

50 Az úrlap szövegéből, közlik *Zsidó Újság* 1933. márc. 12./ 4.

A sajtó beszámolóí szerint ezeken a Jahrzeitokon tömegesen vették igénybe a vasút szolgáltatásait. A váci gáon, Jesájá Silberstein (1884–1930) halálozási évfordulóján a tanítványok egyesülete a sajtón keresztül hívta fel az odautazók figyelmét,

*hogy csoportos utazás alkalmával jelentékeny kedvezményre tehetnek szert.*<sup>51</sup>

Az utazók között voltak időnként az orthodox szervezet fővárosi képviselői is. A sajtó által festett kép Müller Miklós – fentebb említett – vonaton utazó chászidokról készült korabeli fotójának légkörét idézte.

*A reggeli vonatokon a Jahrzeitra utazók egész kocsiszakaszokat töltöttek meg, ahol talisz- és tefilinben nyilvános i-tentiszteletet végeztek. Az országutak hangosak az autók, autóbuszok túlkölésétől.*

– írta a Zsidó Újság az olaszliszkai cádik, C'vi Hirsch Friedmann (1808–1874) Jahrzeitjáról.<sup>52</sup>

### *Gondolatok a vasút partikuláris adaptálásának történetéhez*

Nagy rendszerek és társadalmi újítások hatásai mélyrehatóan a partikuláris fogadtatásokon és gyakorlatokon keresztül ismerhetők meg. A közép-európai katolikus és izraelita zárandoklatok ennek a partikuláris használatnak egy kicsiny szegmensét képezik. Amíg az előbbieket a polgári vasúthasználat formáira, addig az utóbbiak a vidéki tradicionalitásra törekvő zsidóság sokkal komplexebb vasútadaptálására mutatnak rá. Az orthodox és chászid zsidóság esetében a vasút nem csupán egy közösségi horizontokat átlépő új találmány volt, hanem az utazás időbeli vallástörvényi szabályozásán túl, a vasúti utazás vallási feltételei is folyamatosan alakultak. A tanulmányban megjelenő újítások összefonódtak az orthodoxia – elsősorban fővárosi és vidéki városi rétegeinek – polgárosodásával. A vasútállomások környékén megjelenő orthodox kóser éttermek, kávézók és panziók ezeket az új igényeket tükrözték. A kirándulással, polgári természetjárással összefonódó orthodox kóser tartós konzervek pedig a polgári kereteken túl az utazás megbízható orthodox hitközségekhez és vállalkozókhoz tartozó ellátó hálózat kötöttségeitől és esetlegességétől való függetlenedést jelenthették.<sup>53</sup> Az orthodox zsidóság utazási szokásairól azonban kevés és esetleges forrás áll rendelkezésre. Árnyaltabb képet a sajtóhírek mellett a visszaemlékezések, útlevel kiadási iratok, a vidéki talmudiskolák és orthodox hitközségek Budapesten található rendszerezetlen levéltári anyagai, a későbbi Memorbuchok és a közre adott responsumok nyújthatnának.

51 *Orthodox Zsidó Újság* 1939. júl. 10./ 10. Hírek – A váci Jahrzeit.

52 *Zsidó Újság* 1929. aug. 23./ 1. A liszkai Jahrzeit.

53 Vö. GLÄSSER 2008.

## IRODALOM

BARNA Gábor

2015 National Pilgrimages, Pilgrim Trains and Identity-building. *Religion, Culture, Society* 2. 191–212.

BAUSINGER, Hermann – BEYRER, Klaus – KROFF, Gottfried (Hrg.)

1991 *Reisekultur von der Pilgerfahrt zum modernen Tourismus*. Verlag C. H. Beck, München.

BEN-SASSON, Haim Hillel

1985 *A History of the Jewish People*. Harvard University Press, Cambridge – Massachusetts.

EADE, John

2015 The Changing Role of Railways in the Life of European Pilgrimage Shrine. *Religion, Culture, Society* 2. 154–167.

ECK Péter

1915 *Zarándokúton. A II. Magyar Nemzeti Zarándoklat utleírása 33 képpel. Fiume – Ancona – Róma – Genua – Riviera – Lourdes – Milano – Velence*. Uhrmann Henrik könyvnyomdája, Temesvár.

FRISNYÁK ZSUZSA

1994 *Királyi vonatok, udvari utazások. A Közlekedési Múzeum kiállítása. Közlekedési Múzeum, Budapest*.

2013 A vasút hatása a magyarországi városokra. *KORALL* 52 (14. évf.), 5–20.

GARRETT, Leah

2001 Trains and Train Travel in Modern Yiddish Literature. *Jewish Social Studies* 7 (2). (New Series) 67–88.

GLÄSSER Norbert

2008 Orthodox Kosher Mass Culture? Food Industry, Hospitality Industry, Children's Holidays and Open-Air Baths in the Weekly Paper of Orthodox Jewry in Hungary, 1925–1944. *Acta Ethnographica Hungarica* 53 (2). 217–242.

2009 Rákóczy itthon. A Rákóczi-hamvak hazahozatalának rítusai Bács-Bodrog vármegyében a sajtó tükrében. *Bácsország* 2009 (4). 59–68.

2014 *Találkozás a Szent Igazzal. A magyar nyelvű orthodox zsidó sajtó cádik-képe 1891–1944*. Néprajzi és kulturális Antropológiai Tanszék – Gabbiano Print Kft Nyomda és Könyvkiadó, Szeged.

GLÄSSER Norbert – ZIMA András

2015 A sokarcú Cion felé: A Szentély és a Szentföld emléke a budapesti magyar nyelvű zsidó sajtó útleírásaiban. In. GLÄSSER Norbert szerk.: *Mózes kőtáblái a hármashalmon. Zsidó hagyomány és szimbolikus politika határán*. MTA-SZTE Vallási Kultúrakutató Csoport – SZTE BTK Néprajzi és Kulturális Antropológiai Tanszék, Szeged. 229-243.

GOLDBERGER Izidor

1908 Zsidó bucsú Ujhelyen. *IMIT Évkönyv* 1908. 251–256.

GRANASZTÓI Péter

2000 Munkaidő, szabadidő, szórakozás. A társadalmi idők átalakulása a 19. században és a 20. század első felében. In. FEJŐS Zoltán (főszerk.): *A megfoghatatlan idő. Tanulmányok*. Tabula könyvek 2. Néprajzi Múzeum, Budapest. 103–117.

GYÖMREI Sándor

1934 *Az utazási kedv története*. Gergely R. Kiadása, Budapest.

KOMORÓCZY Géza

2013 *Zsidók az Északkeleti-Kárpátokban. Kárpátalja a 16. századtól a 19. század közepéig*. Aposztróf Kiadó, Budapest.

MAJDÁN János

2001 *Modernizáció – vasút – társadalom. Tanulmányok a vasútépítések hatásáról a XIX–XX. században*. Pécs, ISZE Integral – Egyetemi Kiadó Kft.

SPITZER, Shlomo J. – KOMORÓCZY Géza

2003 *Héber kútforrások Magyarország és a magyarországi zsidóság történetéhez a kezdetektől 1686-ig*. MTA Judaisztikai Kutatócsoport, Budapest.

UNOWSKY, Daniel L.

2006 *The Pomp and Politics of Patriotism. Imperial Celebrations in Habsburg Austria, 1848-1916*. Central European Studies. Purdue University Press, West Lafayette, Indiana.



Norbert GLÄSSER

## Orthodox Jewish Pilgrimages by Train before 1944 in Hungary

The railways were gradually built into a network covering the whole of Hungary and affecting all citizens. The influence they had in changing everyday life must be taken into account for an understanding of the processes of modernisation in the 19th century. The study examined how one denominational group within the diverse society of the Carpathian Basin, the Orthodox Jews living mainly in rural environments and making up more than half the Jewish population of the Kingdom of Hungary before 1920, made the railways religiously acceptable. It analyses the cultural practices of railway travel: the use of the railway spaces, the services provided for travellers, and the responses of the operators to the special demands of Orthodox Jews. The railways brought new possibilities for geographical mobility in the everyday lives of Jews, but religiously accepted reasons were needed for travel. Making a living, study, medical treatment and pilgrimage as reasons approved by the community for travel were found not only among Jews but were much rather a general characteristic of the premodern world. In the case of Orthodox and Hasidic Jews, the railways became not only a new invention overstepping the bounds of a community, they also constantly reshaped the religious conditions for railway travel beyond the regulation of time by religious law.

MAGYAR KIRÁLYI ÁLLAMVASUTAK	
Gy. 100004/32 '933. Ker. Min. 9736/933.	igazolvány. (Egy személy részére.)
00055. sz.	
aki ..... lakik, s aki a folyó évi március hó 2-től 7-ig Nagykállóba, Taub Eisig volt főrabbi sírjához zárandokol, feljogosittatik arra, hogy 1933. évi március hó 2-től 7-ig terjedő időben a Nagykállóból való visszautazásnál a kiindulási állomásig, de csak az odaútasra használt útirányon, a magyar királyi államvasutakon, a gyors-, személy- és vegyesvonatokon a használandó vonatnemnek megfelelően váltott	
főúti menetjeggyel	
utazhassék.	
Budapest, 1933. évi március hó 2-án.	
A nagykállói Sevre Kadisa:	P.H.
A m. kir. államvasutak igazgatósága.	
Az igazolvány hátlapja:	
Érvényes a visszautazásra bezárólag 1933. évi március hó 2-től, március hó 7-ig.	
Lebélyezés a visszautazásnál.	
<div></div>	
Az igazolvány a zárandoklásra való odaútas alkalmával menetkedvezményre nem jogosít.	
Az igazolvány a jegyváltás alkalmával a visszautazásnál az állomási pénztárnál lebélyegezendő. Az igazolvánnyal az utat megszakítani nem lehet.	
Ez az utazási igazolvány csak akkor jogosít menetkedvezmény igénybevételére a visszautazásnál, ha a nagykállói Sevre Kadisa a sírlátogatást az utalvány vonatkozó rovatában igazolja és az igényjogosult az odaútasnál váltott egész jegyet a jegyváltásnál és az ellenőrző közegeknek felmutatja.	
A nagykállói Sevre Kadisa igazolása a sírlátogatásról:	
<div></div>	<div>Jegykiállítás illeték személyenkint: 0 25 P</div>

1. MÁV-kedvezmény a nagykállói zárandoklatra. (OR-ZSE Könyvtára)



2. Kóser vasúti vendéglő, Máramarosziget. (magángyűjteményből)



3. Müller Miklós: Chászidok vonaton. (Móra Ferenc Múzeum)

*Ne felejtse el, hogy  
nyaralásnál*  
az elismert minőségű, közkedvelt

**„Skrekszalámi”**  
*nélkülözhetetlen !*

Ahol megbízható ellátás nem kap-  
ható, oda  
orth. כשר konzervek  
nélkül nem utazhat.

**SKREK  
LIPÓT**

orth. כשר szalámi-és kolbászaru  
különlegességek gyára

**VII. Dob-utca 27**  
Fióküzlet : **Király-utca 7. sz.**

4. Orthodox kóser konzerv hirdetés (1928). (OR-ZSE Könyvtára)

## AZ ÉSZAKNYUGAT-DUNÁNTÚLI TÉRSÉG EGYES HÉV-JEINEK KERESKEDELMI ÉS TURISZTIKAI FUNKCIÓJA 1920-IG

A magyar vasúttörténet-írás sokáig csak főként a közlekedési eszköz technikai paramétereinek ismertetésére koncentrált. Majd az 1980-as évektől kezdődően jelentek meg olyan személyek, akik történettudományos módszerekkel komplex képet kívántak adni a vasút gazdasági és társadalmi hatásairól. Manapság még mindig eléggé gyermekcipőben járnak az ilyen jellegű kutatások Magyarországon, csak páran foglalkoznak ezzel. A kötöttpályás közlekedési eszköz kereskedelmi funkciójának és társadalmi hatásainak (ez esetben a vásárba és búcsúba járás, a vasút turisztikai funkciója, és lakosság mobilizálása) vizsgálata ennek következtében újszerű megvilágításba helyezi a lokális vasutak használatát. Jelen tanulmányomban három északnyugat-dunántúli helyi érdekű vasutat (Sopron–pozsonyi, Fertővidéki és a Sopron–kőszegi HÉV) vizsgáltam ilyen perspektívából. Meg kell azonban jegyezni, hogy egy jellegű ilyen kutatás újszerű forrásokat igényel, amelyek eddig kevésbé kerültek a vasúttörténészek látókörébe.

Az első vicinálisnak, a Sopron–pozsonyi HÉV-nek az előtörténete hosszú nyúlik vissza. Egyes szakirodalmak – forrásmegjelölés nélkül – 1848-ra teszik a vonal vizionálásának első időpontját. A következő időpont 1866, amikor már egyértelműen bizonyíthatóan előkerült a két várost összekötő vaspálya terve, hiszen a *Centralblatt* hasábjain megjelent, hogy gróf Esterházy Antal galántai birtokos, császári és királyi kamarás kért és kapott előmunkálati engedélyt e viszonylatra. E terv azonban a kedvezőtlen gazdasági viszonyok, az 1873-as válság miatt nem válhatott valóra. Majd 1881-től kezdődően lehetett újra olyan előmunkálati engedélyekkel találkozni a helyi sajtóban és a Vasúti és Közlekedési Közlönyben, amelyek a Sopron és Pozsony közötti vonal kiépítését preferálták. E koncepciók a kellő támogatottság és a finansziális háttér hiánya miatt jó ideig nem valósulhattak meg, de egyértelmű volt, hogy szükséges a két város közötti vaspálya kiépítése. Ezt követően még nagyobb tétje lett a vonalnak. Újabb engedményesek jelentek meg a színen és egyre inkább fellobbanó viták követték az előkészületeket. A végső áttörés 1895 végére következett be, amikor eldőlt az irány is, miszerint a későbbi vicinális Kismartonon keresztül, Sopron és Vulkapordány között péageszerződéssel a GYSEV, Ligetfalutól Pozsony-Újvárosig a Dunántúli HÉV már kiépített vonalát használja, míg a Fertővidéki HÉV-vel a Nezsider–Pándorfalu része lesz közös. Miután a kereskedelemügyi miniszter meghozta a végső döntést, az építkezés is elkezdődhetett. A Sopron–pozsonyi HÉV-et végül 1897. december 16-án adták át ünnepélyes keretek között a forgalomnak (lásd: Melléklet 3. ábra). A régóta várt vasút azonban nem bizonyult hosszú életűnek, hiszen Trianon után



három ország területére került, amely egyet jelentett azzal, hogy jogilag megszűnt létezni.<sup>1</sup>

A Fertővidéki HÉV előtörténete az 1890-es évek elejére nyúlik vissza. A Fertő tó keleti oldalát végigkísérő vonal gondolata először 1892-ben merült fel. Ekkor kért és kapott dr. Drexler József eszterházi lakos előmunkálati engedélyt egy Eszterháza–Boldogasszony–Nezsider vonalra. A célja ezzel az volt, hogy a hatalmas és termékeny Esterházy-birtokokat is bekapcsolják a répatermelésbe, amely a petőházi cukorgyárnak biztosítana alapanyagot, és a GYSEV is támogatná. Nem sokkal később egy alternatív mozgalom is elindult egy Kiscell–Beled–Kapuvár–Pomogy–Boldogasszony–Nezsider–Pándorfalu tervezett iránnyal. Ekkor robbant ki egy érdekháború, hiszen mind a kapuváriak, mind a cukorgyári érdekeltség azt akarta, hogy a vonal metssze őket. Végül Radó Kálmán korábbi Vas megyei főispán, ekkor már a GYSEV elnöke képezte a mérleg nyelvét. Ennek függvényében a későbbi Fertővidéki HÉV a GYSEV vonalát Fertőszentmiklós–Eszterháza állomáson keresztezte. Miután az illetékes kereskedelemügyi miniszter kiadta a viszonylatra az építési engedélyt, megtörtént az első kapavágás 1896 őszének végén. A Fertővidéki HÉV-et 1897. december 16-án adták át a forgalomnak Kiscell–Fertőszentmiklós–Eszterháza–Pándorfalu viszonylatban (lásd: Melléklet 4. ábra). A vicinális üzemeltetője a GYSEV lett. Trianon után vonalának nagy része Ausztriához került, de jogilag nem szűnt meg, sőt, kis szünet után újraindult a forgalom rajta. Nagyobb csapást mért rá az 1979-ben bekövetkezett vonalcsonkítást, amikor Kiscell és Fertőszentmiklós között megszüntették a forgalmat, majd a vágány jelentős részét is felszedték. A rendszerváltozás után utat nyitott Ausztria felé, amit a munkások használtak ki leginkább. Manapság pedig a Kárpát-medence természetes térszerkezetének visszaállítását is segíti, de sajnos eredeti funkciói jócskán csorbultak.<sup>2</sup>

Egy Sopron és Kőszeg között húzódó vasút ötlete már nagyon korán, 1836-ban felmerült, amikor a bécs–bécsújhely–soproni vonal megépítése és Nagykanizsa irányába történő továbbvezetése volt napirenden. Ekkor és még jó ideig azonban nem valósulhatott meg a vonal a kellő tőke és a pénzügyi háttér hiánya miatt. Az 1890-es években már egy lényegesen eltökéltebb és befolyásosabb csoport vette a kezébe a kezdeményezést dr. Lenck Kálmán és dr. Drexler József helyi ügyvédek vezetésével. Az előkészületek azonban addig húzódtak, míg 1901-ben a kezdeményezők mögött álló Építőbank csődöt jelentett, így ez az elképzelés is megghiúsult. Végül Stein Miklós budapesti mérnök hosszas alkudozások után 1907-ben sikeresen kapott építési engedélyt a két várost összekötő vonalra a kereskedelemügyi minisztertől. Az építkezés gyors lefolyása után 1908. november 4-én adták át Sopron–kőszegi HÉV-et a forgalomnak (lásd: Melléklet 5. ábra), amely Trianon után két ország, Ausztria és Magyarország területére került. Egészen 1960-ig szállította eredeti viszonylatában az utasokat, mígnem megcsonkították a vonalát és ezzel jogilag megszűnt létezni.<sup>3</sup>

1 HORVÁTH 2013. 43–68.

2 LOVAS 1998. 30–43.

3 PAMMER 1995. 500–516.



A három helyiérdekű vasút történetének a rövid taglalása után vizsgáljuk meg azt, hogy az északnyugat-dunántúli térségben a választott vonalak mentén milyen végponti és elágazó települések, illetve volt szabad királyi városok minősültek vásártartó és búcsújáráshelyeknek. Az első mellékelt térképet megvizsgálva arra a következtetésre jutunk, hogy a vásár- és búcsútartó helyek meglehetősen sűrűn helyezkedtek el a későbbi vonalak mentén.<sup>4</sup> Ezt Kövér György megállapítása is alátámasztja, miszerint a vásárhelyek legerőteljesebben a déli és az északnyugati határsávon sűrűsödtek be.<sup>5</sup> Ezek közül a vasúttal nem rendelkező helységek joggal tartottak igényt a vaspályára, míg a többi piacának bővülését várhatta tőle.

A vásárok mellett az iskolák léte is hasonlóan fontos tényező egy település életében. Ezekbe nemcsak a helyiek jártak, hanem a környék diákjai is. A vasút kiépülése megkönnyítette a vidékiek iskolába járását, az intézmények könnyebb elérhetőségét. A választott településeket megvizsgálva (lásd 2. térkép)<sup>6</sup> eléggé tarka képet kapunk. Pozsony, Sopron és Kőszeg meglehetősen kilóg az összes többi közül. Az elsőben a jogi akadémiától az elemi iskoláig minden megtalálható, míg Sopronban a hittudományi főiskola<sup>7</sup>, Kőszegen a gimnázium a legmagasabb szintű oktatási hely a 20. század elején. A rendelkezésre álló információk alapján az is megállapítható, hogy a kisebb városok közül Kismarton katonai és polgári, Ruszt elemi iskolával bírt.<sup>8</sup> A volt mezővárosok közül az elemi mellett polgári iskola működött Celldömölkön 1912-től<sup>9</sup>, Nezsiderben viszont a korszakban csak elemi.<sup>10</sup> A községekben: Fertőszentmiklóson, Eszterházában, Répcelakon és Pándorfaluban elemi iskolák voltak ekkortájt.<sup>11</sup> Ezekből megállapítható, hogy a három nagyobb városon kívül az oktatást tekintve Kismarton és Celldömölk jelentős, ahol polgári iskola is működött. A vasúttervezésnél az is egy szempontnak számított, hogy a település rendelkezik-e polgári iskolával? Ha nem is ezen múlt feltétlenül a végleges irány kijelölése, a vaspálya kiépítése jócskán megkönnyítette az intézmények elérését, így ez is egy érv lehetett. Más települések viszont miután központi szerepkörűvé váltak – akár a vasúti csomóponti jellegük miatt –, kaptak polgári iskolát, így Celldömölk is.

Mindezekből látható, hogy a vásár- és búcsútartó helyek mellett bizonyos szintű – általában legalább középfokú – iskolák megléte is támogatónak hathatott egy vasútvonal kiépítésére, vagy éppen egy vasútvonal megjelenése, vagy egy település csomóponti jellege eredményezhette a későbbiekben, hogy a település magasabb szintű oktatási intézményt kapott.

Vizsgáljuk meg külön-külön a választott vicinálisok kereskedelmi és turisztikai funkcióját 1920-ig. A Sopront Pozsonnyal összekötő helyiérdekű vasutat,

4 Ezek közül Kiscell és Kismarton minősült búcsújárá- és vásártartó helynek is, a többi településen országos, illetve hetivásárokat tartottak.

5 KÖVÉR 1982. 85–86.

6 A piros szín a legmagasabb szintként a felsőfokú oktatási intézményre, így a jogiakadémiára és a hittudományi főiskolára; a zöld a gimnáziumra; a sárga a polgári iskolára; a kék az elemi iskolára utal. Ld. második ábra.

7 BELUSZKY – NAGY 2005.

8 THIRRING 1912.

9 NÁDASDY 1994. 24.

10 HALLER 1998. 288; Nezsiderben 1928-ban alapítottak polgári iskolát. PERSCHY 2009. 275.

11 NÉMETH 2006. 197–211; BÉRES 1997. 19–21; ROZSONITS 1992. 60.

mint közforgalmú vicinálíst már a vizionálásától kezdve személy- és teherszállításra tervezték. A HÉV építéstörténete során bebizonyosodott, hogy mindkét alapfunkció meghatározó lesz a megnyitásától kezdve. Mind a személy-, mind az áruforgalom nagy volt már a vonal üzembe helyezése utáni első héten.<sup>12</sup> Vegyesvonatok közlekedtek a két város között mindvégig.<sup>13</sup> Időközben az igénybevétel egyre inkább specializálódott. A vasút 1898-ban kedvezményt adott azoknak a gabonakereskedőknek, akik áruikat Németországba szállították és erre Soprontól Pozsonyig a vasutat vették igénybe. Pozsonyban a szállítmányt hajóra pakolták és a rakomány így folytatta útját az eladás helyéig. A gabonakereskedők örömmel éltek e lehetőséggel.<sup>14</sup> Hasonlóan nagy forgalmat generált – a személyforgalomban a késéseket és fennakadásokat okozó – répaszállítás is, ezért a répaszezonban külön, erre kialakított tehervonatok továbbították a terményt.<sup>15</sup> Ezzel a vonal kereskedelmi funkciója máris kidomborodott. A sajtó 1898 nyarán már arról számolt be, hogy a forgalom növekedő félben van, és ebben a személyszállítás is komoly szerepet játszik.<sup>16</sup> A Fertő tó meleg, kénese tartalmú vízzel rendelkező ruszti gyógyfürdője ennek ellenére vajmi keveset profitált a vasútból. Nemcsak amiatt, mert kevesen ismerték a helység e kincsét, hanem azért is, mert e vasúti szárnyvonal az Esterházy család kőfejtőjénél véget ért, és az utasoknak innen a fürdőig még gyalogolniuk kellett, vagy bérkocsival tehették meg a fennmaradó utat.<sup>17</sup> Ennek következtében bár turisztikai funkciója is volt a Sopron–Pozsonnyal összekötő HÉV-nek és e szárnyvonalának, erre minden bizonnyal kedvezőbb hatást gyakorolt volna egy közvetlen ruszti vonalvezetés. A vicinálíst ennek ellenére a turisták is használták kirándulásaikra, amelynek ékes bizonyítéka a Thirring Gusztáv által írt útikalauz is. Ebben az író szisztematikusan felsorolta a Sopron–pozsonyi HÉV által érintett településeket a helyi nevezetességekkel, étkezési és szálláslehetőséggel, illetve egy túrához szükséges mindennemű információval.<sup>18</sup> A sajtó cikkezett arról is, hogy a helyi korcsolyatársaság négy tagja Sopronból Ruszton át egészen Nezsiderig korcsolyázott el a befagyott Fertőn, majd ott vonatra ültek és így utaztak vissza a városba.<sup>19</sup> Kiemelendő továbbá, hogy e vasút állandóan szállított kofákat és vásárlókat a vonal mentén található vásárokbá, amelyek közül a soproni hetivásárok a legjelentősebbek, de tartottak országos vásárokat Nezsiderben és Kismartonban is.<sup>20</sup> Ezek szintén a vicinális vásárba járásra irányuló, turisztikai igénybevételét bizonyítják.

Az első menetrend (lásd: 6. ábra) szerint Pozsony és Sopron között napi három vonatpár közlekedett 4 óra 24 perc és 5 óra 39 perc közötti menetidővel. A Szentmargittól Kismartonig utazóknak 40 perces utazással kellett számolniuk.

12 HAHNENKAMP 1994. 114.

13 PAMMER 1995. 433.

14 A Sopron–Pozsonyi vasút. *Soproni Hírlap*, 1898. június 29. 146. szám, 3.

15 Vonatkésések. *Soproni Napló*, 1908. március 24. 70. szám, 3.

16 A pozsony–soproni vasút tarifái. *Soproni Hírlap*, 1898. július 20. 163. szám, 3.

17 Rusztról. *Soproni Napló*, 1905. augusztus 9. 95. szám, 4.

18 THIRRING 1911. 83–122.

19 A Fertőn át Nezsiderig. *Soproni Napló*, 1909. január 31. 25. szám, 4.

20 Külön vonatok a hetivásárokrá. *Soproni Hírlap*, 1907. április 25. 33. szám, 3; Országos vásárok. *Soproni Napló*, 1902. augusztus 19. 190. szám, 3.

Ez – az akkoriban is hosszúnak számító – menetidő mindenki, de leginkább a kismartoniak részéről folyamatosan kritika tárgyát képezte. Bécset a városból a legjobb délutáni összeköttetéssel 3 óra, a többi vonattal 4–5 óra alatt lehetett elérni Pándorfalun keresztül, míg Győrig 4–5, Budapestig 7 órás úttal lehetett számolni.<sup>21</sup> Meg is lett ennek az eredménye: a helyiek, ha Bécsbe akartak utazni, akkor továbbra is Müllendorfból szálltak vonatra.<sup>22</sup> A soproniak is tettek lépéseket az irányba, hogy a vicinális közlekedése a város érdekeit jobban kiszolgálja, de ezt a miniszter ekkor a közvetlenül Sopronból Pozsonyba irányuló személyforgalom csekély volta miatt elutasította.<sup>23</sup> Az 1898. május 1-jén életbe lépő új menetrend sem igazán vette figyelembe a társadalmi igényeket. Hiányozott egy járat a déli órákban Sopron irányába, és este Pozsonyba. Emellett a menetidő csökkentése is folyamatosan a viták tárgyát képezte. A következő évtől sokkal kedvezőbb körülmények között utazhattak már az utasok. Emelkedett a szerelvények sebessége, jobb lett a csatlakozás Bécs irányába, aminek következtében az osztrák fővárost 3 óra alatt el lehetett már érni délután Pándorfaluból. Egy közvetlen – reggel 6 óra 5 perckor induló – vonatot helyeztek forgalomba Szentmargitról (Rusztól) Sécen át Sopronig, amely visszafelé 12 óra 25 perckor indult.<sup>24</sup> Ennek ellenére továbbra is voltak panaszok a menetrendre nemcsak a lassú közlekedés, hanem a gyakori késések miatt is.<sup>25</sup> Megállapítható tehát, hogy a vasútnak kereskedelmi funkciója mellett komoly társadalmi hatása is volt.

A Fertővidéki HÉV a sopron–pozsonyi vasúthoz hasonlóan közforgalmú vicinálisként üzemelt, de a kezdeményezők sokkal inkább hangsúlyozták a teherszállítás relevanciáját már a vonal vizionálásának fázisában is. A megnyitás után is minden kétséget kizáróan látszott – annak ellenére is, hogy ez az elején nem hozott nagy bevételt –, hogy az utasforgalom sem volt elhanyagolható a vasúton. A kezdetektől két szerelvény közlekedett minden nap oda-vissza. Az egyik egy reggel induló személy-, a másik egy kora délutáni vegyesvonat volt. A két végpont közötti átlagos menetidő személyvonattal 4 és fél, vegyesvonattal 6 és fél órát tett ki. Már a legelső menetrend (lásd: Melléklet 7. ábra) szerint is közlekedtek vonatok Kiscell–Sopron és Sopron–Kiscell viszonylatban, így az utasoknak Eszterháza-Fertőszentmiklós állomáson kellett átszállniuk. A két város között 3–4 órás utazással kellett számolni. Emellett a HÉV-nek volt csatlakozása Budapest, Székesfehérvár, Szombathely, Csorna, Győr, Kismarton, Vulkapordány, Magyaróvár, Pozsony, Bécs irányába is.<sup>26</sup> A HÉV átadása után a specializált, turisztikai funkciója is hamar kidomborodott, ugyanis a vonal mentén feküdt Boldogasszony település, amely kegytemploma a Mária-ünnepeken vonzotta a tömegeket, tehát búcsújáróhelynek minősült.<sup>27</sup> A vasút személyforgalmát növelte az is, hogy

21 Magyar Nemzeti Levéltár Győr-Moson-Sopron Megye Győri Levéltárának Mosonmagyaróvári Fiók-levéltára, IV.B/906. 366. doboz, Alispáni iratok, Pozsony–sopron közötti (fertővidéki) vasút. A sopron–pozsonyi helyi érdekű vasút menetrendje.

22 PAMMER 1995. 433.

23 Az új vasutak menetrendje. *Sopron*, 1898. március 6. 53. szám, 2.

24 Menetrend-változás. *Sopron*, 1899. április 23. 93. szám, 2.

25 HAHNENKAMP 1994. 115–116.

26 Eredeti menetrend 1898-ból. In: LOVAS (kézirat) 1976. 67.

27 LOVAS 1998. 32–33.

egyre többen vették igénybe a HÉV-et vásárba járásra. A vonal mentén több vásártartó hely is volt. Fertőszentmiklóson, Pomogyon, Nezsiderben, Kiscellben és Répceszemerén országos vásárokat tartottak, és volt arra példa, hogy a GYSEV az érdekeltek kérésére különvonatot is indított Pomogyra e kiemelt fontosságú eseményre.<sup>28</sup> Mindez a vasút vásárba járó, turisztikai funkcióját erősítette. Thirring Gusztáv e vonal esetében is készített a turisták számára egy útikalauzt. A kirándulók ennek segítségével a vicinális mentén található összes települést, és az onnan elérhető helyek látványosságait könnyen fellelheték, és a túrákhoz szükséges praktikus információkat is megtudhattak az érintett területtel kapcsolatban.<sup>29</sup> Ez is jól bizonyítja, hogy a vonalat a kikapcsolódni és túrázni vágyó személyek és családok is igénybe vették, továbbá azt is, hogy a HÉV-et üzemeltető társaság a lehető legjobban meg kívánt felelni a társadalmi igényeknek.

A Sopront Kőszeggel összekötő HÉV – a másik két vicinálishoz hasonlóan – szintén közforgalmú vasútnak minősült. E vicinális esetében – az előtörténetét tekintve – a vonal várható turisztikai funkciója lényegesen hangsúlyosabb elemet képezett, hiszen a pálya nem sík, hanem hegyes-völgyes, számos természeti látványossággal rendelkező területen vezetett át. Emellett a vonal későbbi ipari és kereskedelmi funkciója is releváns volt már a tervezés fázisában.

Az első menetrend (lásd: 8. ábra) alapján napi három vonatpár közlekedett a két végállomás között, és egyelőre – technikai okokból fakadóan – nem volt lehetőség arra, hogy Sopron és Szombathely között közvetlen járatokat indítsanak. A Sopron és Kőszeg között utazók ekkortájt átlagosan 3 és fél órás menetidőre számíthattak. A szerelvények hajnalban, délelőtt és késő délután indultak a másik végpontba.<sup>30</sup> A soproniak nem voltak elégedettek e menetrenddel, mivel a reggel és délelőtt Kőszeg irányába közlekedő vonatok túl korán indultak szerintük, főleg télen a hajnali. A panasz azonban ekkor nem került meghallgatásra, mivel a vasúttársaság csak így tudta a kőszegieket igényeit kielégíteni, illetve a reggeli, szombathelyi csatlakozást biztosítani.<sup>31</sup> Nem sokkal később, 1909 nyarán már engedtek a nyomásnak az illetékes szervek. A Sopronból délelőtt 10 óra 15 perckor induló vonat átkerült 12 óra 18 percre, így aki reggel felutazott Kőszegről a városba, kényelmesen elintézhette ügyeit, és ezzel a vonattal vissza is utazhatott időben.<sup>32</sup> Ez az újítás azonban a kőszegieket nemtetszését váltotta ki, mivel szerintük ez a helyi kereskedőkre nézve sérelmes, csak a soproniak érdekeit szolgálja.<sup>33</sup> A menetrend megváltoztatására ennek ellenére nem tudtak hatással lenni, amely mindenki igényeit maradéktalanul nem elégíthette ki.

A soproni sajtó a vonal üzembe helyezése után két héttel már meglehetősen kedvező híreket publikált a hasábjain. A személyforgalom minden

28 Fertő-Szt.-Miklós. *Sopron*, 1901. szeptember 5. 203. szám, 3; Országos vásárok. *Soproni Napló*, 1902. augusztus 19. 190. szám, 3; Különvonat a pomogyi vásárra. *Soproni Napló*, 1902. február 21. 43. szám, 4.

29 THIRRING 1911. 218–221.

30 PAMMER 1995. 506.

31 A sopron–kőszegi vasút menetrendje. *Soproni Napló*, 1909. január 14. 10. szám, 2.

32 Új menetrend a kőszegi vasúton. *Soproni Napló*, 1909. július 18. 161. szám, 4; Új menetrend a kőszegi vasúton. *Soproni Napló*, 1909. július 25. 167. szám, 5; Új menetrend a kőszegi vasúton. *Soproni Napló*, 1909. augusztus 6. 177. szám, 2.

33 Elégedetlenek a kőszegieket. *Soproni Napló*, 1909. augusztus 20. 189. szám, 3.

várakozást felülmúlt, és az országos vásárok majd csak ezután következtek. A sopronkeresztúri és lakompaki kereskedők máris kérvényezték a fenntartónál egy, a két település között közlekedő helyi vonat indítását, mert különben az eddigi szerelvényekkel nem tudtak volna nagy forgalmat lebonyolítani.<sup>34</sup> A helyiek jóslata bevált, hiszen az első nagy soproni országos vásár alkalmával rekordszámú utas vette igénybe a kőszegi vasutat, és ezt senki sem gondolta volna a városban.<sup>35</sup> Ezen igények felmérése után megjelentek az ún. kofavonatok a vonalon, minden hétfőn a fő vásáridőszakban Sopron és Sopronszentmárton között.<sup>36</sup> Továbbá a vicinális üzletvezetősége a megnyitás utáni évben először külön a munkások számára szombati és hétfői napokra járatokat épített be a menetrendbe, Sopron és Sopronszentmárton között. Erre azért volt szükség, mert számos kőműves vállalt munkát Ausztriában és Sopronban, és ők csak hétfővégre utaztak haza.<sup>37</sup> Ezt követően a helyiek egy külön színházvonatot is kérvényeztek a vállalatnál, hogy Felsőpulyáról Sopronba hetente kétszer bejárhassanak az előadásokra, és még aznap haza is tudjanak menni.<sup>38</sup> A sajtó 1909-ben már arról cikkezett, hogy a kirándulók is megjelentek a vicinálison, akik Kőszegről azért jöttek Sopronba, hogy a helyi nevezetességeket megtekintsék.<sup>39</sup> A társadalmi igények kielégítése céljából 1911. április 30-tól Szombathely és Sopron között már Kőszegen és Felsőpulyán át is közlekedtek közvetlen vonatok. Így a két város között már a második kötőtpályás összeköttetés jött létre. Ekkor 4 és fél és 6 és fél órás utazással kellett számolniuk a két végpont között utazóknak, míg ugyanebben a viszonylatban a Déli Vasúton mindössze 67 és 100 perc volt a menetidő.<sup>40</sup> Sopronból külön karácsonyi ünnepi járatot is indítottak 1913. december 24-én Kőszegre, hogy mindenki eljuthasson haza, illetve a rokonokhoz még szenteste napján.<sup>41</sup> Thirring Gusztáv útikalauzában a Sopron–kőszegi HÉV menti településeket és azok látványosságait, a turisták számára hasznos információit is leírta.<sup>42</sup> Voltak olyan csoportok, amelyek használták is ezt. A Kőszegi Turista-Egylet 1909 nyarán kirándulást szervezett Sopronba vonattal, ahol megtekintették a múzeumot, felmentek a Lőverekbe és a Károly-kilátóra, majd az esti vonattal visszautaztak.<sup>43</sup> Ezzel a HÉV-nek egyértelműen kidomborodott a személyszállítással kapcsolatos specializált funkciója, hiszen mind a munkába, mind a vásárba való járás fellendült rajta keresztül, és turisztikai jelentősége is egyre nagyobb lett.

Összegzésként elmondható, hogy a vásár- és búcsútartó helyek sűrűn helyezkedtek el az északnyugat-dunántúli térségben, amelyek látogatását nemcsak a vasúti fővonalak kiépülése segítette elő, hanem a 19. század végén megjelenő

34 A sopron–kőszegi vasut. *Soproni Napló*, 1908. november 14. 262. szám, 2.

35 Ezer utas. *Soproni Napló*, 1908. november 17. 264. szám, 3.

36 Kofavonat a kőszegi vasuton. *Soproni Napló*, 1909. május 23. 116. szám, 3.

37 Munkásvonatok. *Soproni Napló*, 1908. október 28. 247. szám, 3.

38 Színházi vonat. *Soproni Napló*, 1908. november 15. 263. szám, 4.

39 Kőszegi turisták Sopronban. *Soproni Napló*, 1909. június 6. 127. szám, 3.

40 PAMMER 1995. 506.

41 Karácsonyi ünnepek alkalmából közlekedő külön személyvonatok. *Városok Lapja*, 1913. december 6. 49. szám, 618.

42 THIRRING 1911. 144–169.

43 Kőszegi turisták Sopronban. *Soproni Napló*, 1909. június 6. 127. szám, 3.

helyiérdekű vasutak is. A mellékelt térképen látható, hogy mindhárom vonal mentén több olyan település is volt, amely rendszeres célpontot jelentett a vásárlóknak, vagy a kegyeletüket lerovóknak. Ehhez hasonló módon a magasabb fokú iskolák megléte is elősegíthette a vicinálisok kiépülését, de volt példa arra is, hogy miután kiépült a vasút, akkor kapott polgári iskolát egy település, tehát oda-vissza alapon működött ez. Így egyértelmű, hogy mindhárom vonal nagy szerepet játszott a lakosság mobilizálásában már megnyitásától kezdve 1920-ig. A teherszállítás mellett mindhárom vonalnak volt turisztikai funkciója is, amely leginkább a Sopron–kőszegi HÉV esetében domborodott ki az általa átszelt kultúrtájnak köszönhetően. Ezek azt bizonyítják, hogy a vasútnak komoly társadalmi hatásai is voltak, amelyek azonban eddig kevésbé ismertek. Az iskolába, vásárba vagy búcsúba járás, vagy éppen egy szabadidős desztináció vasúton való megközelítése átalakította az utazási szokásokat. Egyre nagyobb távolságokból érkeztek az egyes helyekre az emberek, hiszen a tér és az idő összezsugorodott. A vasút ezen keresztül komoly térszervező hatással is bírt. Voltak ennek vesztesei és nyertesei is, ezért találkozunk a vasútépítés-történetben komoly érdekharccal és sokáig nem lankadó vitákkal. További adatsorokkal bővítve még inkább egyértelműen lehetne kimutatni e vasutak ilyen jellegű igénybevételét, ez azonban egy újabb kutatásban várat magára.

## IRODALOM

BELUSZKY Pál

2005 *Magyarország történeti földrajza*, II. kötet. Budapest–Pécs, Dialóg Campus Kiadó.

BELUSZKY Pál – NAGY Mariann

2005 Magyarország oktatásügye. In: BELUSZKY Pál szerk.: *Magyarország történeti földrajza*, II. kötet. Budapest–Pécs, Dialóg Campus Kiadó, 2005. 131-142.

BERTHA János szerk.

2006 *Fertőd, Süttör–Eszterháza évszázadaiból. Tanulmányok*. Budapest, Hazánk Kiadó.

BÉRES Beatrix, et alii

1997 *Répcelak története*. Répcelak, Répcelak Nagyközség Önkormányzatának Képviselő-testülete.

HAHNENKAMP, Hans

1994 *Die Eisenbahnen im Burgenland zur Zeit der Habsburgmonarchie*. Eisenstadt.



HALLER János

1998 *Moson vármegye történelmi földrajza*. Mosonmagyaróvári Helytörténeti Füzetek IX. Mosonmagyaróvár, Mosoni Polgári Kör – Mosonmagyaróvári Múzeumbarátok Egylete – Mosonmagyaróvári Múzeum Alapítvány.

HORVÁTH Csaba Sándor

2013 A sopron–pozsonyi HÉV építéstörténete. *Korall*, 2013. 52. szám, 43–68.

KÖVÉR György

1982 *Iparosodás agrárországban. Magyarország gazdaságtörténete 1848–1914*. Budapest, Gondolat Kiadó.

LOVAS Gyula

1976 *Fejezetek a Győr–Sopron–Ebenfurti Vasút történetéből 1872–1945*. (kézirat)

1998 A Fertővidéki HÉV (1897–1997). *Soproni Szemle*, 1998. 1. szám, 30–43.

NÁDASDY Lajos

1994 *Cellődömlök fejlődéstörténete a kiegyezéstől a városi rangig (1867–1979)*. Cellődömlök, k. n.

NÉMETH Ildikó

2006 Süttör–Eszterháza–Fertőd iskoláinak története. In. BERTHA János szerk.: *Fertőd, Süttör–Eszterháza évszázadaiból. Tanulmányok*. Budapest, Hazánk Kiadó, 197–211.

PAMMER László

1995 A sopron–pozsonyi HÉV. In. KÖVÉR István szerk.: *Százéves a vasútigazgatás Szombathelyen*. Szombathely, MÁV Rt. Szombathelyi Üzletigazgatóság és Közlekedéstudományi Egyesület Vas Megyei Szervezete. 431–439.

PERSCHY, Jakob

2009 Die Schulstadt. In. GMA SZ, Sepp ed.: *800 Jahre Neusiedl am See: Eine Stadtchronik*. Neusiedl am See, Stadtgemeinde Neusiedl am See. 270–291.

ROZSONITS Géza

1992 *Fertőszentmiklós rövid története és látnivalói*. Fertőszentmiklós.

THIRRING Gusztáv

1911 *Sopron és a magyar Alpok. Úti kalauz*. Sopron, DTE.

1912 *A magyar városok statisztikai évkönyve*, 1. évfolyam. Budapest Székesfőváros Házinyomdája.

Csaba Sándor HORVÁTH

## The Tourist and Trading Functions of Some of the HÉV of the North-Western Transdanubian Area until 1920

The present study analyses the tourist and trading functions of three railways of local interest in the North-Western Transdanubian area, the Fertő-area, the Sopron–Pozsony and the Sopron–Kőszeg HÉV until 1920. The history of the three trains of horses have only been available from a rather technical historical aspect up to now. My goal is to locate the three railways into the landscape that embraces them and to present their social benefit beside their economic functions one after the other. In the area fair-grounds were densely situated, the attendance of which was not only largely promoted by the implementation of the railway main lines, but the railway of local interest as well, that appeared at the end of the 19th century. My examination has proved that all the three lines played a major role in the mobilisation of the population from their opening to 1920. Going to schools or fairs or even travelling to a holiday destination on the railway formed the travel habits at the same time. People arrived to the destinations from longer and longer distances because time and place shrank. Besides, railway also had a considerable space regulating effect.



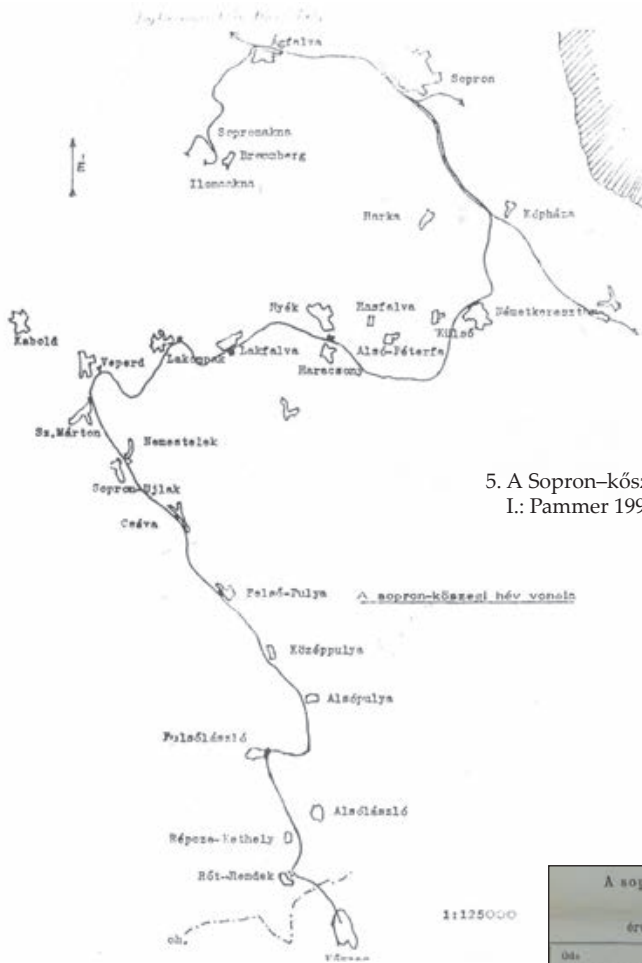
1. A 19. századi vásár- és búcsútartó helységek a választott települések közül. Készítette: Horváth Csaba Sándor.

2. A különböző típusú iskolával rendelkező vizsgált települések.

Készítette: Horváth Csaba Sándor.







5. A Sopron–kőszegi HÉV vonala.  
I.: Pammer 1995. 438.



6. A Sopron–pozsonyi HÉV első menetrendje.  
In: Magyar Nemzeti Levéltár Győr–Moson–Sopron  
Megye Győri Levéltárának Mosonmagyaróvári  
Főkelevéltára, IV.B/906. 366. doboz, Alispáni iratok,  
Pozsony–Sopron közötti (fertővidéki) vasút.

Kis-Czell – Pándorf			Állomások	Pándorf – Kis-Czell		
Sz. v. Frz.	V. v. Gz.			Sz. v. Frz.	V. v. Gz.	
102	114			103	111	
9:15	8:50	indul	Budapest	érk.	2:05	7:55
9:20	12:59	indul	Szombathely	érk.	3:04	10:23
—	9:29	indul	Székesfehérvár	érk.	5:53	8:22
5:20	2:25	indul	Kis-Czell	érk.	9:10	8:27
5:37	2:43	—	Vonócsk	—	9:25	8:42
5:51	3:51	—	Kenyeri	—	9:47	7:12
6:06	3:31	—	Nirzsk	—	8:14	7:27
6:11	3:38	érk.	Répczelak	indul	8:18	7:12
4:25	—	indul	Csorna	érk.	—	—
7:27	5:46	érk.	Csorna	indul	7:13	6:07
4:40	12:26	indul	Szombathely	érk.	10:27	9:00
7:52	—	érk.	Szombathely	indul	4:40	—
6:19	3:48	indul	Répczelak	érk.	8:29	7:01
6:50	4:05	—	Répcze-Szemere r. á.	—	8:20	6:53
6:58	4:23	—	Sopron-Ivász	—	8:11	6:50
6:50	4:36	—	Pusztá-Család r.m.h.	—	8:00	6:10
6:57	4:46	—	Csapol	—	7:53	6:10
7:19	5:14	érk.	Eszterháza-Fertő-Szt. Miklós	indul	7:30	5:10
8:28	6:17	érk.	Sopron	indul	6:30	4:20
6:30	4:20	indul	Sopron	érk.	8:28	6:17
9:50	9:24	érk.	Győr	érk.	9:50	9:24
—	—	indul	Győr	indul	—	—
7:35	6:15	indul	Eszterháza-Fertő-Szt. Miklós	érk.	7:21	5:28
7:45	5:56	—	Sarród, m. h.	—	7:12	5:18
7:56	6:11	—	Mexikó, r. m. h.	—	7:01	5:05
8:04	6:25	—	Pomogy	—	6:53	4:55
8:15	6:32	—	Valla r. á.	—	6:44	4:41
8:25	7:01	—	Moson-Szt. András	—	6:32	4:24
8:37	7:22	—	Boldogasszony	—	6:18	4:03
8:48	7:44	—	Barátfalu-feltorony	—	6:00	3:43
9:02	7:22	—	Gálos	—	5:21	3:13
9:13	8:12	—	Vedény m. h.	—	5:22	3:06
9:19	8:15	—	Nezsider-Álsóváros	—	5:22	3:06
9:28	8:25	érk.	Nezsider	indul	5:22	3:06
5:03	—	érk.	Vulka-Pordány	indul	—	11:12
4:43	—	érk.	Kismarton	indul	—	12:08
9:29	8:22	indul	Nezsider	érk.	5:22	3:06
9:13	8:18	érk.	Pándorf	indul	6:25	3:36
4:03	—	—	Pozsony	—	3:16	12:55
10:30	10:1	—	Magyar-Óvár	—	3:12	12:07
11:03	10:5	—	Győr	—	2:39	11:09
11:5	6:10	—	Budapest	—	10:15	6:18
1:50	6:20	érk.	Bécs-St.-E.-G.	indul	—	12:00

A Kis-Czellből kiinduló 102. sz. személy- és 114. sz. vegyes-  
vonat Eszterháza-Fertő-Szt. Miklóstól mint 12. illetve 13. számú  
vonat közvetlen Sopronig, viszont a Sopronból kiinduló 13. és  
15. sz. személyvonat Eszterháza-Fertő-Szt. Miklóstól mint 103.  
sz. személy- illetve 111. sz. vegyesvonat közvetlen Kis-Czellig  
közlekedik.

7. A Fertővidéki HÉV első menetrendje.  
In. Lovas 1976. 67.

Eisenbahnverkehr. Sopron-Röheger Bifurkation.			
	früh	mittags	abend
Abfahrt von Sopron	4:10	10:10	6:40
Harta-Röheger	4:28	10:25	6:53
Sopronferegház	4:41	10:40	7:06
Alföpterfa	4:54	10:53	7:19
Sopronnyék-Haracsony	5:13	11:16	7:38
Doborján	5:24	11:28	7:49
Látompát	5:36	11:42	8:01
Reperda-Kabold	5:51	11:57	8:16
Sopronfentmárton	6:00	12:06	8:25
Sopronnyék	6:09	12:15	8:32
Csáka	6:20	12:27	8:43
Felsőputnya	6:40	12:49	9:03
Alföpterfa	6:52	1:01	9:15
Felsőputnya	7:04	1:15	9:27
Röheger	7:23	1:35	9:46
Röheger-Wasserheilanstalt	7:33	1:45	9:56
Ankunft in Röheger	7:42	1:54	10:05
Abfahrt von Röheger	4:15	8:25	2:39
Röheger-Wasserheilanstalt	4:25	8:35	2:49
Röheger	4:36	8:47	3:00
Felsőputnya	4:53	9:06	3:17
Alföpterfa	5:07	9:20	3:31
Felsőputnya	5:25	9:40	3:49
Csáka	5:38	9:54	4:02
Sopronnyék	5:50	10:06	4:14
Sopronfentmárton	5:59	10:17	4:23
Reperda-Kabold	6:07	10:25	4:31
Látompát	6:22	10:41	4:46
Doborján	6:33	10:53	4:57
Sopronnyék-Haracsony	6:50	11:12	5:14
Alföpterfa	7:01	11:23	5:25
Sopronferegház	7:13	11:37	5:37
Harta-Röheger	7:28	11:55	5:52
Ankunft in Sopron	7:41	12:08	6:05

8. A Sopron-köszegi HÉV első menetrendje  
(németül). Forrás: Oedenburger Zeitung, 1908.  
november 1. 252. szám, 6.



## „VENDÉGSÉGBEN A GYŐR–SOPRON–EBENFURTI VASÚTNÁL”

Vasúti vendéglátás és idegenforgalom a GYSEV kezelésében  
az 1970-es és az 1980-as években

A vasúti vendéglátás ebben az esetben nem a hagyományos „étkezőkocsis”, tehát a vasúti szerelvények részeként továbbított Utasellátó illetve más néven *Büfé kocsik* történetéről illetve azok jelentőségéről szól.<sup>1</sup> A másik klasszikus vasúti vendéglátó egység a *resti* ha nem is főszereplője a tanulmánynak, de közvetlenül sokszor előkerül. A tanulmány fő vonalát, az országos politikai enyhülésből fakadó, legtöbbször egynapos vasúti „nosztalgia utak” és az ehhez kapcsolódó vendéglátó tevékenység. Ezekre az utazásokra elsősorban osztrák (Burgenland és Bécs) turisták fizettek be, azzal a feltett szándékkal, hogy megismerjék a Soproni idegenforgalmi régió nevezetességeit. Idővel ezek az egynapos utazások kezdtek kibővílni, illetve hatásukra a turizmus bővülésével, már bekapcsolódott a fentiekhez az idegenforgalom fejlődése is, melyet szintén a Győr-Sopron-Ebenfurti Vasút üzletkezelésében történt. Összegezve a tanulmány témája az úgynevezett *Old timer*, vagy ahogy akkor nevezték a *nosztalgiajáratok*, és a hozzájuk szervesen kapcsolódó (vasúti) vendéglátás és idegenforgalom. A nosztalgia járatok külön tárgyalása nem tekinthető helytállónak, mivel a fenti járatok szinte értelmezhetetlenek voltak elsősorban a hozzájuk kapcsolódó vendéglátó tevékenység nélkül, majd azok bővülésével, az idegenforgalommal. De ahogyan a tanulmányban is olvasható a GYSEV által fenntartott idegenforgalmi létesítmények, nem feltétlenül ok-okozati kapcsolatban álltak a nosztalgiajáratokkal.

A téma megértéséhez mind térben, mind időben először a vállalat előéletével, és annak specifikumaival kell kezdenem. Az első fejezetnél ki kell emelni a témához kapcsolódó kutatási nehézségeket is. A GYSEV és azon belül is a tárgyalt tevékenység szakszerű feltáráshoz az alábbi dolgok is hozzátartoznak. Ehhez a témához nemcsak a hazai, hanem az osztrák forrásokat is kiválóan ismerni kell, mivel a vasúttársaság a mai napig osztott (osztrák-magyar) tulajdonban van, valamint az első világháború utáni területi rendezések óta a vállalat két ország területén működik. Ez a speciális kettősség (osztrák-magyar) tovább folytatódik a forrástípusok területénél is: megtalálhatók „üzemi” és „nem üzemi iratok” is. Az utóbbi esetében viszonylagosan egyszerű a helyzet, hiszen ezen források valamelyik nyilvános levéltárban megtalálhatók (a működéshez szükséges politikai háttér, és rendelkezések). (Sopron illetve Budapest, vagy Ausztriában Kismarton

1 Az utasellátás történetéről bővebben: <http://www.huszadikszazad.hu/index.php?apps=treasury&action=cikk&id=9> (2014. 11. 02.)

és Bécs). A „nem üzemi iratok” tekintetében azonban már nem ilyen egyszerű a helyzet: ezek az úgynevezett „nem nyilvános levéltárakban” vannak, melyek a Győr-Sopron-Ebenfurti Vasút kezelésében vannak. Ebben az esetben nem beszélhetünk levéltári szintű forrás rendezettségéről, és keresési-kutatási lehetőségekről. Ezen üzemi iratok többségére csak alacsony rendezettségi mutató jellemző. Valamint ezen levéltáraknál nem válik külön az írott és a tárgyi források megfelelő kezelése, hanem azok együttesen kerültek tárolásra. Ebben az esetben is igaz a kettős tagolás, hiszen a vállalat két székhelyén: Sopronban és Vulkapordányban (Wulkaprodersdorf) működnek a fentiekben tárgyalt „nem nyilvános levéltárak” melyek a vállalat üzemi dokumentumait tartalmazzák.<sup>2</sup>

Ezek mellett ennél a konkrét témánál a hagyományos elsődleges források és szakirodalmi publikációk mellett a vállalat belső üzemi lapját a *Vasutunk* című folyóiratot lehetett hatékonyan használni a tanulmány elkészítésénél.

### *A Győr–Sopron–Ebenfurti Vasút történeti áttekintése a második világháború után*

A második világháború legvégén (1945. április 2. után) a Győr-Sopron-Ebenfurti Vasút vonalai, és a kezelésében lévő Fertővidéki HÉV is a szovjet csapatok kezelésébe került. A vasút szovjet katonai parancsnoksága kezdte meg a helyreállítási munkálatokat, mivel a saját utánpótlásuk biztosítása érdekében a vonalakra nagy szükségük volt.<sup>3</sup> A következő évben már vállalat minden vonalán megindulhatott a menetrend szerinti teher és- személyforgalom. Ebben az évben merült fel, a társaság fennállásának történetében először, hogy államosításra kerül a GYSEV.<sup>4</sup> Bár a hivatalos kihirdetés megtörtént, de ellenére nem került sor e lépésre, mivel a Jóváételti Hivatal döntése értelmében a vállalatnál lévő, korábban német magántulajdonban lévő,- vagy annak hitt részvényeket (a plakettek majdnem 40%-át) teljes egészében a Szovjetunió kormányára ruházta. A szovjet térnyerés érvényesítésre 1947. március 31-én tartott igazgatósági ülésen került sor, amikor az igazgatósági tagok közé 6 szovjet képviselőt delegálhatott az új részvényes. Ezeket a részvényeket az 1949. évi XX. tc értelmében (A Magyar Népköztársaság Alkotmánya) a Szovjetunió átruházta a magyar államra, ami a vállalatnál az állami befolyás megerősödését jelentette.<sup>5</sup> Ez az állami térnyerés teremtett alapot a mai tulajdonosi struktúrához, amiben a részvények 65,5 %-a a magyar állam tulajdona. A korszak további érdekesség, hogy a GYSEV sorsa szorosan összeforrott a határlezárással, illetve annak következményeivel. Ennek jelentősége az 1955. május 15-én kötött bécsi államszerződés után vált igazán fontossá, melynek

2 Az üzemi iratok és tárgyi források megfelelő kezelésére és tárolására tett kísérletek jelenleg is zajlanak. A szakszerű rendszerezések jelenleg is zajlanak, valamint a tárgyak bemutatására hivatott üzemtörténeti kiállítás előkészítése is folyamatban van.

3 LOVAS 1998. 6 kötet. 361–362.

4 ZWICKL 2011. 129–130.

5 LOCSMÁNDI 2009. 144.

alapján Ausztria területéről távoztak (nem csak) a szovjet csapatok.<sup>6</sup> Ezzel a lépéssel Ausztria a nyugati típusú kapitalista fejlődés útjára lépett, míg hazánk a szocialista államok táborában létezett. A GYSEV szerelvények egyedülálló módon átjárhattak a két világrend határán 1949-től már üzembe helyezett vasfüggöny magyarországi szakaszán, Ausztria részleges szovjet megszállástól, majd semleges helyzetétől függetlenül.<sup>7</sup> Ebben az időben nagyon kiváltságos és fontos szerepet töltöttek be a „nyugatra kijáró” vasutasok, hiszen ők érintkezhetek az ottani kultúrával, technikai felszerelésekkel, és össze tudták azt hasonlítani az itthon látottakkal. Tulajdonképpen a GYSEV a vasfüggönyön átívelő híd volt, a dolgozói kiváltságos, de egyúttal állandóan ellenőrzött helyzetben dolgoztak.

Az 1956-os forradalom idején – rövid ideig – de újra megnyíltak a határok és sokan vasúton távoztak Magyarországról. Azonban a határok hamar lezárultak és a forradalom utáni megtorlások időszakában több vezetőnek is el kellett hagyni állását a vasúttársaságnál. Ezen vezetőváltások idejében 1960-tól egy addig nem látott sikereket elérő vezetőpáros kezébe került a GYSEV irányítása. Benkovich Dezső vezérigazgató, és Lisiczky Lajos vasútigazgató munkásságának köszönhetően a vállalat jól ki tudta használni az elhelyezkedéséből és speciális státuszából fakadó előnyöket.<sup>8</sup> Ezen előnyök nemcsak a vasúti személy-és teherforgalomban jelentek meg, hanem a „hagyományos” vasúti feladatokhoz kapcsolódva több, a térség kereskedelmét segítő tevékenységekben is kitűntek, jelentős valutabevételhez juttatva ezzel az államot. Ezt kiegészítve a vezetőpáros érdeme volt az is, hogy az 1963-as Soproni Ünnepi Hetek alatt, ugyan ideiglenesen, de sikerült „megnyitni a vasfüggönyt”. Az eseményre megközelítőleg tízezer osztrák turista érkezett, ami jelentősen fellendítette nemcsak a város életét, hanem a vasúttársaság forgalmát is.<sup>9</sup> Többek között ezen események ébresztették rá a fenti vezetőket, arra, hogy a GYSEV-nek a tradicionális feladatai mellett, azokat kiegészítve az idegenforgalom és vendéglátás területén is szerepet kell vállalniuk.

A fenti feladatok ellátásában már volt gyakorlata a GYSEV munkatársainak, mivel az államosítások után nem maradhattak a magánkereskedőn a vasúton, így azokat a társaságnak kellett pótolnia.<sup>10</sup> Ezen területek már korábban működtek ugyan, de az 1970-es évek elejétől fokozatosan hangsúlyosabbá váltak. A fenti elképezések hívták életre 1973-ban a Hotel Lokomotív átadását<sup>11</sup>, majd ezt követte tíz évvel később az elegáns Hotel Sopron<sup>12</sup>. De ezek mellett a kis állomási restik is gyakran nagy népszerűségnek örvendtek, magyaros ételeik és a vendégekben felébredt nosztalgia miatt. Ez a nosztalgia, ami a kis restikben is megjelent, tovább fokozódott a trakcióváltással<sup>13</sup>, amelynek hatására kivonták a gőzmozdonyokat a forgalomból. Ezek a hatások tették sikeressé a GYSEV osztrák üzletágával

6 <http://www.historia.hu/archivum/2005/0505muszatov.htm> (2014. 11. 03.)

7 Bővebben: Tóth Imre 2014. 20–27.

8 Lovas 1998. 6. köt. 369.

9 Zwickl 2011. 168.

10 Lovas 1998. 6. köt. 372.

11 Tóth Sándor 2008. 189.

12 Nemzetközi Színvonal – Hotel Sopron. *Vasutunk*, 1983. május 9. évf. 5. sz. 2.

13 Zwickl 2011. 209. *Trakció*: vasúti vontatás – ebben az esetben a gőztrakciót váltotta le a diesel-majd az nagyon rövid idő után a villanytrakció

közösen szervezett, Fertő-tó körüli „nosztalgia-kirándulásokat”, melyeknél újra szolgálatba állhattak a gőzösök. A nosztalgia kirándulások egyik fő látványossága, a nagycenki – keskenynyomtávú – múzeumvasút megépítése is Lisiczky Lajos nevéhez köthető, mely 1972-től fogadta a látogatókat.<sup>14</sup> Ezek mellett a vasúti tevékenység is fejlődött, és a vállalat forgalma évről évre növekedett. A megnövekedett teherforgalmi igények hívták életre Sopron-Rendező pályaudvar átadását 1976-ban<sup>15</sup>, valamint a személyszállítási szükségletek pedig Sopron állomás új felvételi épületét, amely az 1977-es Vasutasnapon nyitotta meg kapuit.<sup>16</sup> Az 1980-as évekre a fenti sokrétű tevékenységből fakadóan a GYSEV tudta az egyik leghatékonyabb módon biztosítani Sopron népszerűségét, és kapcsolatát Burgenland tartománnyal. Sopron speciális helyzetéhez szervesen hozzátartozik, a „város vasútja” a Győr-Sopron-Ebenfurti Vasút különleges státusza, ami garantálta a közös és kölcsönös fejlődést.

### Vállalati háttér

A téma tárgyalása esetében elengedhetetlen fenti történeti áttekintés mellett a Győr-Sopron-Ebenfurti Vasút vállalati háttérét is megvizsgálni, hiszen maga az a tény, amikor egy új tevékenység ügyvitelére az adott vállalat egy önálló osztályt hoz létre, jelzi az új ügybe vetett hit komolyságát, illetve annak stratégiai fontosságát is. Az önálló vállalati háttér megindulása után szintén a fentiekhez hasonlóan fontos az adott osztály fejlesztései vagy éppen felsorvasztása. Ezért gondoltam, hogy ezt a témát, mintegy megelőzve erről is egy külön fejezetet alakítani.

Ahogy a második fejezetben is jeleztem 1960-tól egy új vezetőpáros kezébe került a Győr-Sopron-Ebenfurti Vasút igazgatása: Benkovics Dezső vezérigazgató és Lisiczky Lajos vasútigazgató.<sup>17</sup>

A vezetőpáros már sokkal jobban kitudta használni a GYSEV regionális előnyeit, melyeket csak erősítettek a politikai légkör kisebb-nagyobb enyhülései. Ezen enyhülések történetében két jeles alkalom minden bizonnyal emlékezetes marad. Az első ilyen eseménynek azért van nagy súlya mivel az 1956-es forradalom véres leverését követően az emigránsok (vagy ahogyan akkor hívták őket: disszidensek) 1963-ban térhettek haza elsőször legálisan, következmények nélkül. Ebben az évben július 22-én rendezték meg Sopronban az *Ünnepi Játékok* című rendezvényt, melyre egy speciális „24 órás vízum” bevezetése következtében megközelítőleg tízezer osztrák vendég érkezett Sopronba.<sup>18</sup>

Ezt követte még ugyanabban az évben az Osztrák Vasútbarátoknak adott külön útra vonatkozó engedély is, mellyel 1963. szeptember 22-én utazhattak a Fertővidéki HÉV vonalán.<sup>19</sup> A fenti két ideiglenes utazási könnyítések hatására

14 Körbe a világban. *Nyomkarika*, 1977. május 5. 113.

15 *Vasutunk*, 1976. április 2. évf. 4. sz. 1.

16 *Vasutunk*, 1977. augusztus 3. évf. 8. sz. 1.

17 LOVAS 1998. 6. köt. 369.

18 ZWICKL 2011. 168.

19 ZWICKL 2011. 168.

beinduló nagyon eredményes, de annál rövidebb eredmények nem maradtak folytatás nélkül. Igaz erre 10 évet várni kellett, melyet megelőzött egy fontos igazgatósági döntés. A GYSEV Vendéglátó Szolgálat szervezeti egysége 1973. január elsején került megalapítására<sup>20</sup>, melyet a vállalat kormányzati felhatalmazása előzött meg. A vasúttársaság vezetősége 1968. november 19-i igazgatósági ülésen tárgyalta az ügyet, hiszen központi engedélyre volt szükség ahhoz, hogy ezen tevékenységeket át tudják venni az Utasellátó Vállalattól.<sup>21</sup> Ezen eseményekhez több tényező is hozzájárult, illetve azzal egy időben történt:

– A vendéglátás és idegenforgalom mint új vasúti üzletág elindulásához szükséges volt továbbá a vállalat alapszabályait is módosítani, hiszen ezen tevékenységek miatt is szerepeltek volna egy vasúttársaság „munkaköri leírásában”. A változtatásokra azért szükség mivel így már idegenforgalmi és vendéglátó ipari tevékenységet is működtethet a GYSEV.<sup>22</sup> (A nevezett két tevékenység közül első-sorban az idegenforgalom volt hangsúlyos, az osztrák-magyar határon át történő utazásoknál és az ahhoz kapcsolódó útlevél és vámvizsgálatoknál.) Erre 1973. június 15-én került sor a budapesti vezérigazgatóságon összehívott rendkívüli közgyűlésen, melyet november 15-én ünnepélyes keretek között szentesített a soproni igazgatóság tanácstermében az osztrák és a magyar szakminiszter.<sup>23</sup>

– Hosszas tervezőmunka és előkészítés eredményeképpen a Lokomotív Szálloda 1973. július elsején nyitotta meg kapuit, a vállalat első idegenforgalmi egysége.<sup>24</sup>

– A nagycenki múzeumvasutat 1970. november 7-én nyitották meg, amit 1972. július 8-án a XXII. Vasutasnap alkalmával tovább bővítettek így közvetlen összeköttetés jött létre a GYSEV törzsvonalán fekvő Fertőboz állomás és a Nagycenki Széchenyi Kastély között.<sup>25</sup> A „nagycenki kisvasút” 1972-es bővítésével adták át a Kastély állomás néven az egykori Déli Vasúti felvételi épületek mintájára felépített létesítményt, ahol a későbbiekben pályavasúti vendéglő is helyet fog kapni. Ezt a vendéglő kialakítást „stílszerűen” vasúti bútorokból alakították ki, pontosabban korábbi motorkocsi padokból és a hozzájuk tartozó felszerelésekből. De nemcsak maga a „kisvasúti állomás” nevezetes, hanem maga a keskenynyomtávú vonalszakasz jelzőberendezései is, melyek körül többet már csak itt lehet látni működés közben. (Ilyen volt például, a vonal menti órházon található ún. *messzehangzó harang* jelzései, amit már csak itt lehetett hallani.) Fertőbozon a múzeumvasút másik végén építették fel az 1972-es bővítéskor egy mozdonyszínt és egy fűtőházat, ahol 3 gőzmozdonyt és 2 dieselmotort lehetett bemutatni az ide látogató turistáknak.<sup>26</sup>

20 TóTH Sándor 2008. 186.

21 Igazgatósági Jegyzőkönyvek 1968. In: Üzemtörténeti Gyűjtemény - Sopron.

22 „Piroska-vonat” a Győr–Sopron–Ebenfurti Vasút vonalán. *Neues Aus Ungarn*, 1977. 26. évf. január-március.

23 Igazgatósági Jegyzőkönyvek 1973. In: Üzemtörténeti Gyűjtemény - Sopron.

24 LOVAS 1998. 6. köt. 372.

25 Múzeumvasút Nagycenk – üzemtörténeti gyűjtemény - Sopron.

26 Körbe a világban. *Nyomkarika*, 1977. május 5. 10. évf. 113.

A vasúti (vállalati) vendéglátás összehangolása tulajdonképpen a fenti események hatására jöttek létre. A vállalat vezetősége hamar belátta, hogy ebből a „nem hagyományos vasúti tevékenységből” jókora finansziális és reklámbevételre tehet szert.

– A GYSEV 1976. szeptember 6-án alapította meg a Lokomotív Tourist Utazási Irodáját, ami a vállalat Idegenforgalmi és Vendéglátó osztályához tartozott. (Ezt már korábban is említettem: 1973-ban hozták létre, nevébe bekerült az Idegenforgalmi szó is) Az iroda Sopronban a Várkerület (akkor nevén: Lenin körút) 90. szám alatt kapott helyet. Kezdetben csak a vállalat üzletfeleinek utaztatását és a kirándulások megszervezését szervezte az iroda, de a későbbiekben nagyon népszerű „Old timer” – a nosztalgia utak megszervezését.<sup>27</sup>

### *Vasúti vendéglátás*

A Győr–Sopron–Ebenfurti Vasút esetében sem volt ismeretlen a vasúti vendéglátás egy olyan mindenki által ismert példája, mint a *resti*. A GYSEV első állandó (1876–1880 között csak egy ideiglenes pályaudvara működött<sup>28</sup>) soproni pályaudvarával egyidős az épületben működtetett vasúti *resti* is. A pályaudvarának átadásakor 1880-tól megnyílt a Vasúti Vendéglő, melyet 1901–1919 között Schléderer János, 1919–22 Kálmán Dezső, 1924–31 Hackl János, 1931–45 Benkő Mátyás működtetett.<sup>29</sup>

Ezen vendéglátóipari egységeknek a kezdetektől fogva az volt a céljuk, hogy az állomásra érkező utasokat illetve azok kísérőit olcsó, de színvonalas éttermi szolgáltatásokkal szolgálja meg. A restik terjesztették el Közép-Európában az utazóközönség széles szegmenseiben a bécsi szeletet, amit legtöbbször zsemlyével szervíroztak. A népszerű ételek listájába tartozott még a fasírozott is, amik mellé előszeretettel kínáltak frissen csapolt (1898 után soproni<sup>30</sup>) sört, illetve málna vagy eperszőrpöt. A gasztronómiai élvezetetek mellé társult a vizuális élmény is, hiszen a restikben, (így a soproniban is) íratlan szabály volt a kockás terítővel fedett asztal és a reklám, egyéb népszerűsítő plakátok.<sup>31</sup>

A kezdeti sikerek jó ideig elkísérték a soproni és a GYSEV vonalon (Fertőszentmiklós, Kapuvár, Csorna) üzemeltetett restiket. A második világháború után azonban a vasútról is „száműzni” kellett magánkereskedőket, így feladataikat a vállalatnak saját kezelésébe kellett vennie.<sup>32</sup> Ezen területek már korábban működtek ugyan, de az 1970-es évek elejétől fokozatosan hangsúlyosabbá váltak.

A Győr–Sopron–Ebenfurti Vasút soproni Üzemtörténeti Gyűjteményében található egy fényképalbum, ami az 1970-es évek végi állapotokat tükrözi. Ez az album nemcsak egy történeti forrás, hanem fontos vizuális „adatbázis” is egyben,

27 TóTH Sándor 2008. 186.

28 TóTH Sándor 2008. 191.

29 GÖNCZ – BOGNÁR 2003. 47.

30 A soproni sörgyárat 1898-ban alapították, első termékének neve Soproni Ászok volt.

31 MAJDÁN 2010. 132–133.

32 LOVAS 1998. 6. köt. 372.



hiszen minden egyes vasutas vendéglátó ipari egységről fotókat közöl. A Lokomotív Sopron GySEV-RÖEE című forrásgyűjtemény az alábbi vendéglátó ipari egységekbe enged bepillantást:

- Lokomotív Szálloda és Étterem (az éttermi rész különböző tematikájú helyiségei – söröző borozó, bár)
- Sopron Pályaudvari Étterem (a későbbi Mátyás Étterem)
- Nagycenk Pályavendéglő (a múzeumvasút a Kastély állomásánál)
- Csorna (állomás) Étterem (és borozó-pince<sup>33</sup>)
- Kapuvár Állomási Vendéglő
- Fertőszentmiklós (állomási) Étterem

Az összeállítás pontos dátumát sajnos nem rögzítették az albumban, de az egyes létesítmények alapítási dátumaiból megállapítható, hogy mindenképpen 1973 július 1 után (Lokomotív Szálloda) és 1975 november 7 előtt (fertőszentmiklósi Halásztanya Vendéglő<sup>34</sup> ekkor került átadásra egy jelentős bővítés és átépítés után, ami a kerthelység kialakítása követett 1976-ban<sup>35</sup>) keletkezett.

Ezek mellett a GYSEV Vendéglátó Szolgálatá által fenntartott éttermek, és vendéglők sorába tartozik még a Bécsikapu Borozó, melyet 1980. július 21-én nyitottak meg, amit a tradicionális soproni ételek mellett a vendégváró kellemes hangulat miatt nagyon közkedvelt lett nemcsak a soproni turisták körében.<sup>36</sup> Egy szintén nem mindennapi (vizuális) forrástípus is tanúskodik a vasúti vendéglátás egyes intézményeiről: egy 1987-ben kiadott zsebnaptár-sorozat nagyon jól összefoglalja a fenti létesítményeket. (Egyértelmű hogy ezt a kiadásukkor a reklámozásra használták, de ez mostanra egy jól használható történeti forrás is egyben.) Az egyes zsebnaptárak előlapján az adott helyről készített fénykép látható, a hátoldalon pedig a hely „logója” és maga a naptár kapott helyet. Mai szemmel nézve elég rendhagyó, de hatékony módja volt ez a vállalati marketingnek.

### *Idegenforgalom*

A téma szempontjából ez a legkevésbé hangsúlyos mivel a fenti fejezetekből is világosan látható az, hogy a vasúti vendéglátás hivatalos vállalati „elkülönülése” után pár hónappal, 1973. július elsején indult a vállalat első saját kezelésű szállodája: a Lokomotív.<sup>37</sup> Ahogyan a tanulmány elején is olvasható a nosztalgia utak megszervezésével, illetve azok bővülésével nem áll közvetlen kauzális kapcsolatban a vasúti idegenforgalom fejlődése, sőt annak elindulása előtt majdnem 4 évvel már megnyitott az „első fecske”, a Lokomotív Szálloda. Ugyanakkor, ha a GYSEV második szállodáját vesszük górcső alá, az 1983-ban megnyitott Hotel Sopron-t (ami a mai napig a vállalat egyik büszkesége) fellelhetők olyan tényezők az alapítás során, melyek többségével a nosztalgia és egyéb szervezett utak

33 Pincéből hangulatos borozó. *Vasutunk*, 1977. 1. évf. 1. sz. 3.

34 A Halásztanya Vendéglőnek a későbbiekben nagy jelentősége lesz a nosztalgiajáratoknál is.

35 TóTH Sándor 2008. 187.

36 Elismerés a Bécsikapunak. *Kisalföld*, 1981. március 8. 37. évf.

37 LOVAS 1998. 6. köt. 372.

bővülésével magyarázható. Ezek mellett a vállalat vezetőségének mindenképpen el kellett gondolkozniuk arról, hogy nemcsak a „nem hagyományos” vasúti tevékenységhez tartozó területek fejlődéséről lehetett beszámolni, hanem a szállítmányozás is nagymértékben növekedését mutatott.<sup>38</sup>

Ezek mellett mindenképpen említést méltó a két nagy szálloda után más idegenforgalmi tevékenységbe is fogott a GYSEV: ez az ún. fizetővendég-szolgálat. Ez a szolgálat 1976 óta helyben, Sopronban, 1981 óta Keszthelyen és környékén foglalkozik magánlakások és nyaralók bérbeadásával. Ezen tevékenység elindulására azért volt szükség mivel még nagyobb potenciális vevőkört szeretett volna megszólítani a társaság, azzal hogy az olcsóbb kategóriákban is rendelkezik megfelelő kínálattal. Az üzletágra összpontosított figyelmet és érdeklődést nagyon jól jelzi az a tény, hogy 1983-ra már jelentős bővítésben gondolkodott az Idegenforgalmi Osztály, melynek irányai Veszprém környéki szálláshelyen illetve a déli part településein konkretizálódtak.<sup>39</sup>

### Nosztalgiajáratok

Az előkép az Osztrák Vasútbarátoknak (VEF) adott külön útra vonatkozó engedély is, mellyel 1963. szeptember 22-én utazhattak a Fertővidéki HÉV vonalán, az alábbi mottóval: „Utazás a Fertő-tó körül” („Rund um Neusiedlersee”).<sup>40</sup> Ez a különvonat még nem tartozott az alábbiakban is olvasható – külön erre a célra használható gőzmozdonyok és a hozzájuk tartozó kocsikból összeállított – nosztalgiajáratokhoz, hiszen 1963-ban még nem beszélhetünk trakcióváltásról: a gőzmozdonyok a mindennapok részét képezték, nem tekintettek rájuk kuriózumként. Mégis egyfajta előképnek tekinthető ez az út, mivel a későbbiekben nagyon hasonló mintára fogják majd megszervezni az „Old timer” járatokat is. Az első számú hasonlóság maga az útvonal: ennél az első különvonatnál Bécsből (Ebenfurton keresztül) Sopronig utaztak, majd a törzsvonalon végéig Fertőszentmiklósig, onnan a Fertővidéki HÉV vonalán északi irányba Nezsiderig, majd vissza Bécsig. Ahogyan a fentiekben is jeleztem, ez nem a járműtörténeti kuriózumok miatt volt jelentős, hanem azért, mivel engedélyezték Pomogy állomásnál a határforgalmat, melyre 1955 óta nem volt példa.<sup>41</sup>

A klasszikus értelemben véve 1977. április 15-én indultak el nosztalgiajáratok, melyeket már ekkoriban is így neveztek, ezen a néven reklámoztak. Az útvonal megegyezik az alábbiakban olvasható kategorizálási lehetőségek című bekezdésben.<sup>42</sup> Rögtön az elején már egy osztrák partnert bevontak, aki nagy tapasztalattal rendelkezett az utazásszervezés területén, a Blaguss Reisen-t<sup>43</sup> Talán ez az esemény nem véletlenül indult el éppen 1977-ben, amikor Sopron a várossá

38 *Vasutunk*, 1983. május, 9. évf. 5. sz. 2.

39 *Vasutunk*, 1983. március 9. évf. 3. sz. 1.

40 ZWICKL 2011. 168.

41 ZWICKL 2011. 168.

42 Új szín profilunkban. *Vasutunk*, 1977. május 3. évf. 5. sz. 1.

43 *Arbeiter Zeitung*, 1977. április 17. 105. évf.

alapításának 700. évfordulóját ünnepelte, melynek kapcsán Sopronban és környékén számos eseményt szerveztek meg, melyekre nemcsak Magyarországról vártak turistákat. Ez az egész éves eseménysorozat nagyon jó indikátora volt a nosztalgiajáratoknak, hiszen egy jeles program lehetőséggel több volt így az ajánlatokban.<sup>44</sup> Szintén ebben az évben adták át a Győr–Sopron–Ebenfurti Vasút új soproni pályaudvarát.<sup>45</sup>

Az alábbiakban mintegy „táblázatos” formában szeretném a téma könnyebb és egyszerűbb áttekinthetősége érdekében felsorolni a nosztalgia utakhoz kapcsolódó csoportosítási lehetőségeket.

Kiinduló kategorizálási lehetőségek:

- különvonat (nem nosztalgia szerelvény – lásd fentebb az 1963-as különvonatnál).
- nosztalgiavonat – ahol már pontosan a régi, és elveszettnek hitt járművel, éttermek, hangulat stb. keresése a cél.

A fenti két csoporton belül az alábbi alkategóriák jelentek meg:

- különböző jeles események (Mozdonyparádé – 1979; XXX. MOROP konferencia és mozdonyparádé 1983)<sup>46</sup>
- A Fertővidéki HÉV (déli) Fertőszentmiklós – Celldömölk szakaszának felszámolását megelőző utolsó üzemnap (1979. május 26.)<sup>47</sup>
- jeles évfordulók (100 éves a GYSEV – 1979)<sup>48</sup>
- menetrend szerint (jellemzően tavasztól őszig tartó „nyári szezonban”)<sup>49</sup>

Nosztalgiavonat elsőszámú útvonala:<sup>50</sup>

- Bécs–Purbach: autóbusz<sup>51</sup>
- Purbach–Weiden: hajó
- Weiden–Fertőszentmiklós gőzmozdonyos nosztalgiaszerelvény (121, 124 és 17-es pályaszámú gőzmozdonyok<sup>52</sup>)
- Fertőszentmiklós–Fertőd és Nagycenk – autóbusz (saját és Blaguss Reisen-es)
- Nagycenk–Fertőboz: múzeumvasút

44 Oltimerfahrt nach Ungarn. 100 éves a GYSEV Album In: Üzemtörténeti Gyűjtemény Sopron – Albumok.

45 *Vasutunk*, 3. évf. 1977. augusztus, 1.

46 100 éves a GYSEV Album In: Üzemtörténeti Gyűjtemény Sopron – Albumok.

47 Fertővidéki HÉV Rt. Celldömölk-Fertőszentmiklós kisforgalmú vonalszakasz területei vizsgálata 1976. In: Betriebsgeschichte Sammlung Wulkaprodersdorf – NSB Akten Nr. 8.

48 Itt több különvonat is volt, melyet körül egy tipikus szeretnék kiemelni: 1979. április 1. Osztrák Vasútbarátok VEF különvonati útvonal: Ebenfurt–Sopron–Enese–Ikrény (nyílt pálya fényképezési lehetőség) Győr Park Étteremben ebéd, majd vissza Sopronon keresztül Ebenfurtig In: 100 éves a GYSEV Album Üzemtörténeti Gyűjtemény Sopron – Albumok.

49 Idénynyitó az Oldtimeron. *Kisalföld*, 1981. május 17. 37. évf.

50 Ez a bővítettebb kirándulás legtöbbször, csak a prominens események és személyek tiszteletére volt jellemző. „Száguldás” 30 kilométeres sebességgel. *Kisalföld*, 1979. április 22 35. évf. ; Nosztalgiavonat szalonnasüttessel. *Vas Népe*, 1980. április 29. 25. évf.

51 Útra kelt az ország. *Népszava*, 1981. április 22. 109. évf.

52 ZWICKL 2011. 205.

- Fertőboz–Sopron (és tovább Ebenfurt, Bécs vagy Bécsújhely): nosztalgiaszerelvény.

Nosztalgiavonat második számú útvonala:<sup>53</sup>

- Weiden–Fertőszentmiklós: nosztalgiaszerelvény
- Fertőszentmiklós–Fertő–Nagycenk–Sopron: autóbusz.

Nosztalgiavonat harmadik számú útvonala: <sup>54</sup>

- Vulkapordány–Sopron–Fertőszentmiklós: nosztalgiaszerelvény
- Fertőszentmiklós–Fertő–Nagycenk: autóbusz
- Fertőboz–Sopron: nosztalgiaszerelvény
- Soproni városnézést követően vacsora Hotel Lokomotívban, majd hazaút.

Blaguss–GYSEV munkamegosztás:

- GYSEV: Weiden–Sopron
- Blaguss: az azt megelőző, és azt kövöző autóbuszos „kiegészítés”.<sup>55</sup>

Különleges attrakció, amivel még nagyobb élmény a „nosztalgia-vasutazás”: lóvasút a nagycenki múzeumvasúton vágányain, közel egy kilométeres hosszon a Hársfasor és Kastély állomás között.<sup>56</sup>

Az 1981-es év tudósításaiból azt is meg lehetett tudni, hogy ettől az évtől kezdve egyre többen választják a három-és ötnapos utakat a magyar turisták is.<sup>57</sup>

Ezekről a nosztalgiautakról nagyon jó véleményt publikáltak a külföldi, elsősorban osztrák és német újságok. Ezek a népszerűsítő hírek, főleg Bécsben és Burgenland tartományban jelentek meg, ami nem véletlen, mivel a legtöbb osztrák vendég innen érkezett.<sup>58</sup> De nem volt ritka ezen utakról szóló beszámolások közzélése a nyugatabbi osztrák tartományokban sem<sup>59</sup>, sőt a Németországi Szövetségi Vasutak üzemi magazinjában is olvashatunk egy elismerő tudósítást a GYSEV és a Blaguss Reisen kezdeményezéséről.<sup>60</sup>

Az 1970-es évek végén az ilyen utakon jellemzően 200–300 között vettek részt szerelvényenként, a jelentkezők számától függően legfeljebb négyszer egy héten: hétfő, csütörtök, péntek, szombat és vasárnap, júliustól október közéléig.<sup>61</sup>

---

53 Oldtimer vonatokkal Magyarországra – telefoninterjú. *Neue Nachrichten*, 1978/VIII.

54 100 éves a GYSEV Album In: Üzemtörténeti Gyűjtemény, Sopron.

55 Nosztalgiavonat szalonnasütéssel. *Vas Népe*, 1980. április 29. 25. évf.

56 Idénynyitó az Oldtimeron. *Kisalföld*, 1981. május 17. 37. évf.

57 Idénynyitó az Oldtimeron. *Kisalföld*, 1981. május 17. 37. évf.

58 *Wiener Zeitung*, 1977. április 22 270. évf. Burgenland a vasútrajongók nyaralóhelye is-a gőzparipa visszatérése.

59 Pušta-reisen. *BVZ* 1977. április 17. 17. évf.

60 Egy múzeumvasút Ausztriából a határon át robog Magyarországra. *Blickpunkt Zeitung der Deutschen Bundesbahn*, 1977/6.

61 Oldtimer vonatokkal Magyarországra – telefoninterjú. *Neue Nachrichten*, 1978/VIII.

Ebben a tanulmányban a Győr–Sopron–Ebenfurti Vasút kezelésében lévő vendéglátó-és idegenforgalmi tevékenységből kiinduló nosztalgiajáratok világát szerettem volna bemutatni. Ennek a korszaknak egyfajta végpontját jelentette a magyarországi rendszerváltozás, illetve az ennek létrejövő határnyitás. Ennek a folyamatnak a végén 1993-ban egy új irodát nyitott a GYSEV Vendéglátó és Idegenforgalmi Szakszolgálat.<sup>62</sup> De ez utáni térnyerésnek, és hogy hogyan szűnt meg, és került át a nosztalgia-szolgálat a Magyar Államvasutakhoz már egy következő kutatás tárgyát képezi.

## IRODALOM

GÖNCZ József – BOGNÁR Béla

2003 *Vendéglátás és szórakozás Sopron vármegyében*. Sopron, Edutech Kiadó.

LOCSMÁNDI Szabolcs

2009 A határon átnyúló vaspálya. *Tér és Társadalom*, 23. évf. 2009/2. 135-153. o.

LOVAS Gyula

1998 A GySEV története 1945 és 1972 között In. Kovács László szerk.: *Magyar vasúttörténet*, 6. kötet. Budapest MÁV Dokumentációs Kft.

MAJDÁN János

2010 *Modernizáció – vasút – társadalom*. Baja, Eötvös József Főiskolai Kiadó.

TÓTH Imre

2014 Város a határon. *Rubicon*, 2014/8. 20–27.

TÓTH Sándor

2008 *Soproni Vasutas Képeskönyv 1937–1987*. Sopron, Szép Sopronunk Kiadó Kft.

ZWICKL, Ludwig

2011 *GySEV. Die Raaberbahn Brücke zwischen Ost und West. Betriebsgeschichte der österreichischen Linien Korneuburg Bahnmedien*.

---

62 Fényképalbumok. In: Üzemtörténeti Gyűjtemény - Sopron

## FORRÁSOK

Betriebsgeschichtliche Sammlung Wulkaprodersdorf

NSB Akten Nr. 8 - Fertővidéki HÉV Rt. Celldömölk-Fertőszentmiklós kisforgalmú vonalszakasz területei vizsgálata 1976.

Österreichischer Staatsarchiv – Archiv der Republic / Bundesministerium für Verkehr

921/1922. – Protokollvereinbarung

998/1921. – Ratifizierung des Protokolls von Venedig.

Üzemtörténeti Gyűjtemény - Sopron

Albumok 1960-as évek

Diagyűjtemény

Fényképgyűjtemény

Jánosa Gábor fényképgyűjteménye

Igazgatósági Jegyzőkönyvek 1968. 1973

Kiállítási anyagok

Múzeumvasút Nagycenk

Gábor VARGA

### „Visiting in the GYSEV” The railway hospitality and tourism in the treatment of GYSEV in the 1970s and 1980s

The Győr-Sopron-Ebenfurt railway was on a special track following the Second World War. This train could pass over the Iron Curtain and could be in contact with the West. After the dictatorial period of the 1950s, the 1960s showed a more blissful state. This caused changes in the situation of GYSEV, mainly when the Catering Services of the GYSEV was created in 1973 due to a long preparatory process. In the 1970s and 1980s we can see a success story in the tourism and hospitality of the GYSEV which is one of the most interesting and the most popular elements of so-called nostalgia trains. The following study deals with the background of these processes and their different versions.





1. A Győr-Sopron-Ebenfurti vasút vonalai 1979-ben. A soproni népszavazást megelőző velencei jegyzék<sup>1</sup> (1921. október 13.) szavaltotta azt a tényt, hogy ha a szavazás során az érintett terület Magyarországhoz kerülne, akkor a vasúti közlekedésben minden előnyt meg kell adni Ausztriának. A szavazás végkimenetele szükségessé tett ezen előnyök fogyanatosítását, melynek részleteit külön szerződésben rögzítették.<sup>2</sup>

1 Österreichischer Staatsarchiv – Archiv der Republic / Bundesministerium für Vehrkehr 998/1921. – Ratizivierung des Protokolls von Venedig.

2 Österreichischer Staatsarchiv – Archiv der Republic / Bundesministerium für Vehrkehr 921/1922. – Protokollvereinbarung.



2. A kép Sopron állomás átadásán készült az 1977-es Vasutasnapon – Jobb oldalt (szemüveges – mutogat) Lisiczky Lajos. Bal oldalt sötét öltönyben Benkovics Dezső



3. A GYSEV 1976. szeptember 6-án alapította meg a Lokomotív Tourist Utazási Irodáját, ami a vállalat Idegenforgalmi és Vendéglátó osztályához tartozott. Tóth Sándor 2008. 191.



4. Már a GYSEV első állandó (1876–1880 között csak egy ideiglenes pályaudvara működött) pályaudvarának átadásakor 1880-tól megnyílt a Vasúti Vendéglő.  
1901–1919 között Schléderer János, 1919–22 Kálmán Dezső, 1924–31 Hackl János,  
1931–45 Benkő Mátyás működtette. Göncz – Bognár 2003. 47.



5. Vasúti resti 1961 Sopron GYSEV pályaudvaron. Albumok 1960-as évek  
In: Üzemtörténeti gyűjtemény – Sopron.



6. 1987. évi zsebnaptár a GYSEV legnépszerűbb idegenforgalmi és vendéglátó intézményeivel.  
Kiállítási anyagok In: Üzemtörténeti Gyűjtemény – Sopron.





7. Lokomotív Szálloda, az 1973-as megnyitáskor. Diagyűjtemény  
In: Üzemtörténeti Gyűjtemény – Sopron.



8. Hotel Sopron 1983-ban. Fényképgyűjtemény In: Üzemtörténeti Gyűjtemény – Sopron.



9. A Fertő-tó körüli „nosztalgia-  
kirándulásokat” népszerűsítő utazási  
füzetek egyik címlapja, illetve az útvonal  
1979-ből. 100 éves a GYSEV emlékalbum –  
Üzemtörténeti Gyűjtemény – Sopron.







10. A Fertőszentmiklósi Halásztanya vendéglő a nosztalgiajáratok egyik főszereplője 1982-ben.  
Fényképgyűjtemény. In: Üzemtörténeti Gyűjtemény – Sopron.



11. Nosztalgia szerelvény tipikus összeállításban. Jánosa Gábor fényképgyűjteménye  
In: Üzemtörténeti gyűjtemény.



12. Az nosztalgia-járatok nagy csapata. Balról a második Lovas Gyula, aki a GYSEV első üzemtörténésze volt. 2014 júliusában hunyt el. Diagyűjtemény In: Üzemtörténeti gyűjtemény.

A VASÚT  
GAZDASÁGSZERVEZŐ SZEREPE  
SZEGED KÖRNYÉKÉN



## A VASÚT HATÁSA A DÉL-ALFÖLD HOMOKI SZŐLŐ- ÉS BORTERMELÉSÉRE

Csongrád megyei példák

A borkereskedelemben a 19. századot megelőzően elsősorban azok a szőlő- és bortermelő térségek tölthettek be domináns szerepet, amelyek folyók vagy tengerek közelében helyezkedtek el, mivel ki tudták aknázni a vízi szállításban rejlő lehetőségeket. Ezt az előnyös pozíciót élvezték az ókori görög és római világban az Égei-tenger szigetei közül Khiosz, Naxosz vagy éppen Leszbosz, a középkorban pedig kikötője révén Bordeaux térsége vagy az észak-franciaországi vízhálózat miatt Champagne környéke. A vasútvonalak kiépülése Európában jelentős változásokat hozott, mivel olyan termékek is bekapcsolódhattak a távolsági kereskedelemben, amelyek korábban csak szűk körben számítottak ismertnek. A nagyvárosok lakossága könnyedén juthatott megfizethető áron kínált, alacsonyabb minőséget képviselő borokhoz. Ezek az italok gyakran olyan borvidékekről származtak, amelyek korábban egyáltalán nem kapcsolódtak be az árucserébe. A 19. század végén Languedoc és Roussillon tömegborai Franciaország déli részéről például vasúton juthattak el az ország északi felébe vagy Belgiumba, háttérbe szorítva ezzel az Orleans környéki szőlő- és bortermelő térséget. A 19. század közepén például a spanyolországi Jerez városa és a partvidék között kiépülő vasúti pálya jelentős mértékben megnövelte a sherry exportját. Nem feledkezhetünk meg ugyanakkor az olaszországi chianti vagy az észak-spanyolországi Rioja minőségi borairól sem, amelyek ismertségüket a szállítási technikák változásának köszönhették. Argentínában a vasúthálózat játszhatott fontos szerepet abban, hogy Mendoza vidéke jelentős borvidékké alakulhasson távol a fővárostól, Buenos Aires-től.<sup>1</sup>

Majdán János a „Vasutak, restik és a bor” című írásában kiemelte azt, hogy a vasút időjárástól független, gyors és rázkódásmentes szállítást biztosított. A helyi érdekű vonalak kiépülésével a kisebb jelentőségű szőlő- és bortermelő térségek is bekapcsolódhattak a borkereskedelemben, ami új lehetőségeket teremtett számukra. A vasúti szállítás ugyanakkor jelentékeny módon fellendítette az étkezési szőlő kereskedelmét is, hiszen a termést viszonylag rövid idő alatt el lehetett szállítani a felvevő piacra, a nagyvárosokba vagy az üdülőhelyekre.<sup>2</sup>

A szakemberek a vasúthálózatban rejlő lehetőségekről a 19. század utolsó harmadában már rendszeresen kifejtették a gondolataikat, akik nem győzték hangsúlyozni az új szállítási technika előnyeit:

1 FAITH 2006. 560.

2 MAJDÁN 2003. 80–81.

*Tokaj-Hegyalja szőlőfürtjeinek jó hire átszárnyalta a Kárpátok magaslatait már a mult században is, s dacára a közlekedés roppant nehézségeinek, lovakon szállítják át Lengyelországba már századok óta a híres hegyaljai szőlőfürtöket. Könnyen fel lehet fogni, hogy mily nevezetes lendületet fog nyerni e meg nem vetendő neme a kereskedésnek, ha egyszer szolgálatára a vasutak szárnyai készen leendnek. De nemcsak az látható előre, hogy a gyors és kényelmes vasuton ezer meg ezer mázsa számra fogják kiszállítani a felséges hegyaljai szőlőfürtökben egy eddig az északi ingyenczek előtt ismeretlen élvezet tárgyát, hanem ezen vasutak be is fogják szállítani e gyönyörű vidékre száz meg száz számra a gyengélkedőket, kik itt a szőlő-curában egészségüket visszanyerni fogják.*<sup>3</sup>

A vasúthálózat kiépülésével párhuzamosan az 1880-as évek második felében a *Borászati Lapok* hasábjain napvilágot láttak olyan írások is, amelyek a vasúti teherszállítás nehézségeivel foglalkoztak. A borkereskedelmet ebben az esetben jelentős mértékben megdrágította az a körülmény, hogy a hordókat az értékesítést követően rendszerint visszaszállították a származási helyükre. Számos problémát okozott ugyanakkor az is, hogy a vasúti kocsik befogadóképességét nem tudták megfelelő mértékben kihasználni, mivel megközelítőleg csak 85–90 hektoliter bor elhelyezésére biztosítottak lehetőséget. Megoldást a borok „tartányokban” történő szállítása jelenthette, amelyeket az 1880-as évek második felében Magyarországon még csak egy kismartoni borkereskedő alkalmazott:

*Külföldön számos czég, hazánkban csak egy kismartoni borkereskedő használ oly kocsikat borszállításra, melyeken szilárdul erősített hordók vannak alkalmazva. Ez az egy kocsi a győr-sopron-ebenfurthi vasut kocsitelepébe van sorozva s más kereskedők csak irigy szemmel nézik ezt a célszerű szállítási módot.*<sup>4</sup>

A „tartánykocsik” alkalmazásának előnyeit a *Borászati Lapok* hasábjain Bölcskey Pál a következő módon próbálta bemutatni az olvasóközönségnek:

*A tartányokban való szállításnál a hordók megmaradhatnak a szekéren és csövek segélyével lehet átüríteni. Kevesebb befektetés kell a hordókra s biztosabb szállítás mellett gyorsabb és nagyobb mennyiség továbbítás lehetősége áll elő a szállítási költségek tényleges csökkenése mellett. [...] Másrészt a tartányok ürtartalmának pontos megállapítása által megszűnnek azok a kalamitások, melyeket a hordók hitelességénél még mindig előforduló hibák miatt az eladó vagy a vevő szenvedni kénytelen.*<sup>5</sup>

3 *Borászati Lapok*, 1870. 2. évf. 4. sz. 245.

4 *Borászati Lapok*, 1887. október 1. 247.

5 *Borászati Lapok*, 1887. október 1. 247.



Mercz Árpád szerint a hordós borok szállítási költségeinek csökkentése céljából alakult ki az ún. tartálykocsi-hordó, melynek nyitott illetve zárt változatát különböztethetjük meg egymástól. Amíg az első típusnál a vasúti alvázra két darab, kb. 80 hektoliteres, addig a másiknál két 50 hektoliteres vagy három 35 hektoliteres hordót rögzítettek.<sup>6</sup>

A szőlősgazdák időnként kritikákat is megfogalmaztak a MÁV-val szemben, ahogyan tette ezt Szobonya Bertalan, Horgos-királyhalmi szőlőbirtokos is, aki a szállítási problémákról 1914-ben az V. Országos Borászati Kongresszuson tartott előadást. Ennek folyományaként a Magyar Szőlősgazdák Országos Egyesülete határozati javaslatot terjesztett elő, amelyet a rendezvény résztvevői el is fogadtak. A szőlőbirtokosok azt szerették volna elérni, hogy szülessen rendelkezés a hordók kíméletlen kezelése és megfúrásuk ellen, ugyanakkor sürgették a vagonok számának növelését, tartálykocsik beszerzését valamint a raktárhelyiségek bővítését.<sup>7</sup>

A Dél-Alföldön, Csongrád és Szeged térségében szinte a vasúthálózat kiépülésével egyidőben bontakozott ki jelentős mértékben a homoki szőlő- és bortermelés, ami egyértelműen összefüggésbe hozható a filoxeravésszel. Miután a hegy- illetve a dombvidéki készletek fokozatosan kimerültek, a kártevő pusztítása miatt egy ideig újabb mennyiségek felhalmozódásával nem lehetett számolni, így a homoki borok előtt megnyílt a lehetőség a kereskedelem területén. Ebben kulcsszerep jutott a vasútnak, mivel a viszonylag gyorsan fejlődő, alacsonyabb savtartalommal rendelkező nedűket minél gyorsabban el lehetett szállítani rendeltetési helyükre, nem kellett tartani a romlásuktól. A 19. század végén – ahogyan Égető Melinda leszögezte – egy másik áruféleség, a csemege-szőlő<sup>8</sup> esetén is meghatározó szemponttá vált a szállítási idő viszonylagos rövidege, mivel attól kezdve, hogy megnyílt a Kecskemét-budapesti vasútvonal, a kecskeméti, a nagykovácsi majd a ceglédi szőlő (és más gyümölcsök) számára is elérhetővé váltak a fővárosi és a külföldi piacok. A közlekedési és a szállítási viszonyok javulásával párhuzamosan egyre több alföldi körzet próbálkozott az étkezési szőlő termesztésével.<sup>9</sup>

A távolabbi piacok a 19. század elején a hosszú szállítási idő, valamint az olasz csemege-szőlők versenye miatt nem igazán kerültek elérhető közelségbe, jóllehet bizonyos elképzelések napvilágot láttak a közlekedési viszonyok kedvezőbbé tételére vonatkozóan:

*Ha azonban a magyar élelmiszer-szállító részvénytársaság terve sikerül s létrejő egy naponként közlekedő külön vonat romlandó élelmiszerek számára Budapest és London között Berlin felé és ez utóbbi piacot állítólag 35 óra alatt éri el, valószínűleg a szőlő-export is meg fog élénkülni, föltéve, hogy*

<sup>6</sup> MERCZ 2000. 60–61.

<sup>7</sup> *Borászati Lapok*, 1914. június 21. 448.

<sup>8</sup> Ebben az időszakban jelennek meg a hagyományos szőlőfélék (*kecskecsesü*) és a külföldiek (pl. *chasselas*) mellett a Mathiász János által létrehozott fajták, mint például az *ezeréves Magyarország emléke*, a *szőlőskertek királynője* vagy a *Mathiász Jánosné muskotály*, amelyek alkalmasnak bizonyultak a termesztésre illetve az értékesítésre. ÉGETŐ 2014. 218.

<sup>9</sup> ÉGETŐ 2014. 218.

*a kötendő kereskedelmi szerződés Németországgal a szőlő-vámtételeit nem fogja emelni.*<sup>10</sup>

Tanulmányom első részében azt próbálom elemezni, hogy a vasúti szállítás, a vasúthálózat révén a Dél-Alföldön miképpen alakulhatott ki egy csemege-szőlők termesztésére szakosodott mikrokörzet, amely az első világháború előtt fontos szerepet játszott a nagyvárosok ellátásában. A második rész a két világháború közötti időszak vonatkozásában igyekszik nyomon követni azt, hogy a vasúthálózat milyen mértékben határozta meg az állami közpincék létrehozásának akcióját.

### *A Horgos-királyhalmi szőlőtelepek*

A *Borászati Lapok* 1902. július 20-án megjelent, "Királyhalom" címet viselő tárcája szerint a homokbuckás, birkalegelőként hasznosított, 3200 kat. hold kiterjedésű birtokot Kárász Gézától 1888-ban vásárolta meg Ormódi Béla, akinek az üzlethez bécsi bankok támogatását sikerült megszereznie.<sup>11</sup> Több egykorú sajtótudósításban az szerepel, hogy a szőlőtelepítések kezdeményezésében és lebonyolításában Heinrich József játszott meghatározó szerepet, aki ebben az időszakban Szeged központtal borászati felügyelőként tevékenykedett. Az akció lebonyolítását követően Ormódi Béla a homokterületek nagy részét főleg a szegedi külső határ kisparasztsjai között parcellázta fel a vásárlási ár kétszereséért. A vevőknek a vétel alkalmával csupán csak öt forintot kellett fizetniük, a fennmaradó összeget pedig 12 év alatt törlesztették. A pusztá leghitványabb részét, mintegy 200 holdat az Ormódióból, Fritsch bécsi bankárból és más osztrák pénzemberekből álló részvénytársaság telepítette be szőlővel, amelynek irányításával Zauner Richárdot bízták meg, aki a klosterneuburgi szőlészeti akadémián szerzett szakirányú képesítést magának, később pedig a budafoki állami borpincéknél tevékenykedett. A borászati szakember feladata annak ellenőrzésére is kiterjedt, hogy a parcellát vásárlók betartják-e a szőlőtelepítésre vonatkozó szerződésbeli előírásokat.<sup>12</sup> A *Borászati Lapok*ban gyakran jelentek meg híradások<sup>13</sup> a Horgos-királyhalmi pusztán létesített szőlőbirtokokról, amelyek a Szegedet Zomborral összekötő vasútvonal közelében helyezkedtek el.<sup>14</sup> Úgy tűnik, hogy a tulajdonosok egy része nem telepedett le helyben, vagyis extraneus birtokos volt, ami azt jelentette, hogy területeik művelését szakavatott alkalmazott irányíthatta. Ormódi Béla, Szarvady

10 Szegedi Kamara Évkönyve (1902) a kerület közigazdasági viszonyairól. 1903. 53.

11 *Borászati Lapok*, 1902. július 20. 558.

12 Für 1983. 63.

13 Heinrich József homoki szőlőtelepe Királyhalmokon 1896. 118–120., Magyar Szőlőtelepítő Részvény-Társaság 1896. 126., Ormódi Béla szőlőtelepe Királyhalmokon 1896. 135., Rombay Zsigmond királyhalmoki immunis homok szőlőtelepe 1896. 139.

14 Az Alföld–Fiume vasútvonal egyik szakasza volt, amelyet 1863-ban kezdtek építeni, és 1869-ben adták át a forgalomnak.

Lajos Szegeden, Szobonya Bertalan Adán, Rombay Zsigmond Pankotán, Batizy Endre Nagyszőlősen, Korossy Emil Szabadkán Ormódi Vilmos pedig Budapesten élt.<sup>15</sup>

Amíg Heinrich József 1890-ben 10, addig 1892-ben 17 kat. holdat telepített, aki birtokát 40 kat. holdra tervezte. A borászati felügyelő saját telepére mintegy 167-féle szőlőt ültetett, amelyeket a következő csoportokra osztott a *Borászati Lapokban* megjelent tudósítás:

1. Különféle csemege-szőlőfajok (pl: *Ezeréves Magyarország emléke, Kossuth Lajos, halápi szagos, imperial, genuai, zsidóországi rózsza* stb.)
2. Chasselas-fajok.
3. Szagos vagy muskotályfajok (pl: *muscat Jézus, muscat ottonel, muscat Matthiasz* stb.)
4. Borfaj szőlők (pl: *bánáti rizling, bogdányi dinka, kövidinka, ménesi rózsza, szerémi zöld* stb.)
5. Amerikai fajok (pl: *riparia portalis, rupertris monticola*).<sup>16</sup>

Rombay Zsigmond birtokán fehér (*olasz rizling, kövidinka, mustos fehér* stb.) és kék borszőlőket (*nemes kadarka, nagyburgundi*), valamint csemegefajtákat (*chasselas rouge, muscat lunel* stb.) termesztett. A Magyar Szőlőtelepítő Részvénytársaság 1895-ben telepítette be az első, 1896-ban pedig a második száz holdat. A birtok tulajdonosai feltehetőleg Ormódi Béla, Eisenstädter Ignác szegedi, Kiss Mór nagybecskereki, Ormódi Lajos debreceni, Ormódi Vilmos budapesti, valamint Nasé Jahn, Schönau Frigyes és Nasé I. C. bécsi lakosok lehettek, akik közösen fektették be tőkéjüket.<sup>17</sup> A Magyar Szőlőtelepítő Részvénytársaság területén a csemegefajták aránya elérte a 78%-ot, ami azt jelentette, hogy mintegy 140 magyar holdon termesztettek fehér és piros chasselas, a fennmaradó részre pedig borszőlőket (12 hold kövidinka, 6 hold piros veltelini, 5 hold olasz rizling, 3 hold mustos fehér) telepítettek. Ormódi Béla birtokán piros illetve a fehér chasselas-án kívül muscat lunel, nagyburgundi, piros veltelini, passatutti, zöldszilváni, kadarka és kövidinka fajták tenyészttek. Szinte mindegyik telepen külön fajtagyűjtemény is létesült, ami nemcsak a birtokosok szőlészeti iránti szenvedélyét, hanem kísérletező kedvét is jól példázza, mivel a homokon ki akarták próbálni az egyes szőlőfajták tűrőképességét, alkalmazkodását.

Alig hogy kezdtek termőre fordulni a szőlőültetvények, birtokosaik szerették volna mielőbb kihasználni a vasúthálózat által nyújtott lehetőségeket.<sup>18</sup> Ormódi

<sup>15</sup> Évi jelentés <1891> a szegedi kereskedelmi és iparkamarai kerület közgazdasági viszonyairól. 1892. 60.

<sup>16</sup> *Borászati Lapok* 1896. 118–120.

<sup>17</sup> Évi jelentés <1891> a szegedi kereskedelmi és iparkamarai kerület közgazdasági viszonyairól. 1892. 60.

<sup>18</sup> Molnár Gergely doktori disszertációjában Kecskemét vonatkozásában részletesen foglalkozott a homoki szőlőtelepítések és a vasútvonalak szoros kapcsolatával. A nagyobb, 100 kat. hold feletti szőlőtelepek közelében önálló állomások vagy rakodók létesültek, ahonnan az árut könnyedén el lehetett szállítani. MOLNÁR 2015. 121–122.

Bélának és társainak a Szegedi Kereskedelmi és Iparkamara útján sikerült elérnie azt, hogy „szőlőküldeményeiket” a „Királyhalmok” megállóhelyen<sup>19</sup> feladhassák:

*Ma érkezett meg a kamarához az igazgatóság válasza Ormódi Béla és társaihoz. E szerint az igazgatóság intézkedett, hogy a Királyhalmok megállóhelyen szőlő-küldemények átvétessenek és ez időszert az erre kijelölt 4361. és 4362. számú tehervonatokhoz berakassanak, illetve, hogy az odarendelt üresen visszamenő kosarak és egyéb göngyöletek a a vonatokról leadassanak. A küldeményeknek gyorsárúként való szabályszerű feladása, valamint kiváltása a szállítás irányához képest Szabadka, illetőleg Horgos állomáson eszközöklendő és azok után Szeged irányában történő szállítás esetén a Palicsra, Szabadka irányában történő szállításnál pedig a Horgosra megállapított díjtételek alkalmazatnak.<sup>20</sup>*

A Szegedi Híradó beszámolójában a fentiekén túl kiemelte azt is, hogy egy csonkavágány létesítésére is nagy szükség mutatkozna, az anyagi fedezetet az akció megvalósításához azonban az érdekeltek még nem tudták előteremteni.

A Szegedi Kereskedelmi és Iparkamara tudósításai részletes felvilágosítást adnak arra vonatkozólag, hogy a királyhalmi homokpusztáról milyen mennyiségű csemege-szőlőt szállítottak el.<sup>21</sup> A beszámolók különösen értékesek, hiszen feltüntetik azokat a városokat is, ahol az árut értékesítették. Amíg 1896-ban 33 167, addig a rá következő esztendőben már 67 000 kosár (1 kosár = 5–7 kg) csemege-szőlőt vettek meg a kereskedők, ami 32–34 krajcáros kilónkénti felvásárlási ár mellett 1897-ben 120 000 forint értéket képviselt. 1901-ben a részvénytársasági és az Ormódi-féle telepről 65 000 kosárban, mintegy 3650 mázsa étkezési szőlőt szállítottak el. A birtokosok nagy gondot fordítottak a szőlő piaci előkészítésére, ami nagy mértékben hozzájárult az értékesítés sikeréhez. A részvénytársaság Dél-Tirolból, Meran vidékéről szerződtetett alkalmi munkásokat, akik a *chasselas* különleges csomagolását végezték. Heinrich József birtokáról a termést olyan 4 kg-os kosarakban szállították el, amelyeket hántolt fűzfavesszőből készítettek. A rendelkezésünkre álló források segítségével könnyen megrajzolhatjuk a Horgos-Királyhalmon termelt szőlő értékesítési körzetét, azaz számbavehetjük azokat a településeket, ahova évről évre rendszeresen szállítottak kisebb-nagyobb mennyiségben az áruból. A csemege-szőlő nagy részét az Osztrák-Magyar-Monarchián belül adták el, de Németországba, főként Berlinbe is jutott a termésből. Az 1896-ban elszállított 33 617 kosár szőlő Budapestre, Bécsbe, Prágába, Berlinbe, Lembergbe, Krakkóba, Kassára, Kolozsvárra és Szamosújvárra került. 1902-ben a termés két legfontosabb felvevő piaca Bécs és Budapest volt, de nagyobb mennyiséget vittek Észak-Magyarországra, Galíciába, Felső-Ausztriába és Erdélybe is. A csemege-szőlő szállítását segíthette elő a Szobonya Bertalan által

<sup>19</sup> 1890-ben nyilvánították a Palics és Horgos közötti 113-as őrházat vasúti megállóhelyé.

<sup>20</sup> Szegedi Híradó, 1894. október 7. 5–6.

<sup>21</sup> Évi jelentés (1896) a szegedi kereskedelmi és iparkamarai kerület közgazdasági viszonyairól. 1897. 37., Évi jelentés (1897) a szegedi kereskedelmi és iparkamarai kerület közgazdasági viszonyairól. 1898. 49., A Szegedi Kamara évkönyve (1901.) a kerület közgazdasági viszonyairól. 1902. 57.

kifejlesztett rácsos vagonberendezés, amelynek a MÁV megvásárolta a szabadalmi jogát. A találmány jelentős mértékben hozzájárult a vasúti kocsik hiányának mérsékléséhez, mivel a raktérben 100 métermázsa árut lehetett a korábbi 30 helyett elhelyezni.<sup>22</sup>

Az első világháborút követően az új államhatárok megrajzolása és az Osztrák-Magyar Monarchia felbomlása teljes mértékben új helyzetet teremtett a Horgos-királyhalmi szőlőgazdaságok számára is, hiszen az értékesítési lehetőségek fokozatosan beszűkültek, és egy új államalakulat keretei között voltak kénytelenek tevékenykedni.

### *A vasúthálózat és a borközraktárak kapcsolata: a csongrádi állami közpince*

Az első világháborút követően a területi változások ugyan kevésbé érintették a magyarországi szőlőültetvényeket, a borok értékesítésében azonban óriási problémák jelentkeztek. A békeszerződés következtében a korábban biztosnak számító piacok bezárultak, és hatalmas készletek halmozódtak fel. A meglévő ültetvények radikális csökkentése súlyos szociális problémákat eredményezett volna, mivel ebben az időszakban a szőlő- és bortermelés megközelítőleg félmillió embernek nyújtott valamilyen szintű megélhetést. A világgazdasági válság után a szőlő- és borágazat valamelyest javulást mutatott, ami jórészt az állami intézkedések következtében megélénkülő belső piacnak tudható be. Felére szállították le a bor forgalmi adóját, ugyanakkor széleskörben engedélyezték azt, hogy a termelők saját boruk értékesítése céljából bormérést nyissanak. A szeszgyárok a korábbiaknál nagyobb mennyiségű bort dolgoztak fel borpárlattá, a hadseregben pedig bevezették a napi boradagot.

A közpincék létrehozása alapvetően a tárolási problémákon illetve bőséges termés esetén az alacsony felvásárlási árakon kívánt segíteni. Az 1934-ben megalakult *Magyar Szőlősgazdák Országos Borértékesítő Szövetkezete* (MASZOB SZ) irányításával az 1930-as évektől Izsákon, Kecskeméten, Szegeden, Csongrádon, Cegléden, Kiskunhalason, Kiskőrösön, Szabadszálláson, Kecelen, Jánoshalmán, Bácsalmáson, Kiskunmajsán, Jászberényben, Hevesen, Tiszakürtön, Bátaszéken illetve Sóstóhegyen létesültek pincék, amelyek nagy mennyiségű bor tárolására bizonyultak alkalmasnak.<sup>23</sup> 1943-ban a szervezet pincehálózata mintegy 250 000

22 A találmány tulajdonképpen egy mobil, gyümölcsszállításra alkalmas, összecuskható, farácsos szerkezet volt, melynek pontos leírását Tóth Tamás közreműködésével Szlávics Károly találta meg, aki a Szabadka térségéről összeállított, megjelenés előtt álló szőlészeti-borászati monográfiájában fogja teljes terjedelemben ismertetni.

23 Magyarországon a borközraktárak létesítésének terve már az 1910-es évek elején felmerült, amiről a *Délmagyarország* is részletesen beszámolt, sőt az elképzelés nyomán kirobbant nézeteltérésekről is tudósított. A témával foglalkozó írások kiemelték azt, hogy a borpincék több szempontból is hasznos szerepet tölthetnek be. A kisbirtokosoknak hordó, pince hiányában tárolási lehetőséget biztosíthat, míg a borkereskedőket megkímélheti a megfelelő minőségű tételek felkutatásával együtt járó idővesztéstől illetve megvásárolt tételeket egyenesen a vevőknek szállíthatják. 1912 decemberében a *Délmagyarország* arról számolt be, hogy az országban hét borközraktárt már átadtak a közhasználatnak. *Délmagyarország* 1912. december 22. 13.

hektoliter befogadóképességgel rendelkezett, ahol az intervenciós vásárlások tételei mellett a kereskedőknek és a termelőknek is lehetősége nyílt arra, hogy boraikat beraktározzák. 1939-ben a földművelésügyi kormányzat létrehozta a Tartánykocsi és Borforgalmi Részvénytársaságot, amely 200 bortartánykocsi megépítését vette tervbe, ám 1943-ig csak 129 darab készült el.<sup>24</sup> A szállítóeszközök elsősorban a belföldi kereskedelem lebonyolításában játszottak fontos szerepet, de külön engedéllyel, sürgős esetekben a külföldre irányuló borkivitelből is kivehették a részüket.

Az 1930-as években tehát egy széleskörű akció keretei között Magyarországon borközraktárak vagy állami borpincék sora épült, amelyek szervesen hozzátartoznak egy-egy borvidék, egy-egy bortermelő település épített örökségéhez. A földművelésügyi miniszter elvárta az adott település előljáráásától, hogy kivegye a részét a költségekből:

*A felállítani tervezett közpincék megépítésének előfeltétele azonban az, hogy az érdekelt községek erre a célra mintegy 2 kat. holdnyi kiterjedésű és lehetőség a helybeli MÁV. vasutállomás közelében fekvő megfelelő és alkalmas területet idejében díjtalanul bocsásanak a fenti célra rendelkezésre.<sup>25</sup>*

Ahogy a fenti idézet is alátámasztja, a helyszín kiválasztását alapvetően meghatározhatták a szállítási lehetőségek, éppen ezért a közpincék többsége vasútállomások, vasúti megállók közelében létesült. Ennek háttérében nyilvánvalóan az húzódott meg, hogy a borközraktárakban elhelyezett borokat könnyedén el lehetett szállítani a felvevő piacokra.

A csongrádi közpince létrehozásában fontos szerepet játszott Piroksa János polgármester, aki felismerte azt, hogy a létesítmény jelentős mértékben hozzájárulhat a szőlő- és borágazat fellendítéséhez illetve az első világháborút követően kialakult válságos helyzet enyhítéséhez. A város 2000 négyszögöl kiterjedésű telket biztosított, amit 2000 pengő értékű munkabérrel és az építkezéshez felhasznált homokkal egészített ki. Ezen felül ígéretet tettek az illetékesek arra is, hogy a borközraktárt bekapcsolják a villany- és a vízhálózatba, a pincemester részére pedig egy két szoba-konyha-kamra beosztású szolgálati lakást biztosítanak. Ennek fejében a magyar állam egy 10 000 hektoliteres borpincét létesít, amelyben fahordókban illetve nagyobb részben cementtartályokban nyer a termés elhelyezést. Szeptember 11-én a borközraktárhoz tervezett, a vasútállomástól kiágazó iparvágány közigazgatási bejárására is sor került, amit az ügyben illetékes, kereskedelem- és közlekedésügyi minisztérium rendelt el. A mellékvágányt helyszíni szemléről készített jegyzőkönyv a következőképpen jellemezte:

<sup>24</sup> Erre azért mutatkozott szükség, mivel szüret idején a Magyarországon is működő Metzger cég tartánykocsijait kellett igénybe venni, amely szüret idején 3–400 kocsival növelte meg járműparkját. WINKLER 1943. 170.

<sup>25</sup> Mód 2014. 22



*Csongrád állomáson a IV. sz. azaz gróf Károlyi László uradalma rakodó vágányának Szentes felé mintegy 190 m-el való meghosszabítása terveztetik. A meghosszabított vágányból ágazik ki a tervezett iparvágány, amely gróf Károlyi László uradalmának keskenyvágányu vasutjának és a Szentes felé vezető községi utak metszése után a borközraktár területén ér véget. Az iparvágány hossza mintegy 250 m.<sup>26</sup>*

Az új létesítmény működési engedélye október 23-án érkezett meg Csongrádra, így a borközraktár hivatalosan is fogadhatta tárolás céljából a termelők borait. Eleinte csak nagyobb, 40 hektoliter feletti tételek beraktározására nyílt lehetőség, ám a termelők társulását nem tiltotta semmilyen rendelkezés. A tárolási díjat hektoliterenként havi 16 fillérben állapították meg, ami magában foglalta a kezelési, szűrési és derítési munkálatok elvégzését is. Először a *kadarka* borok vásárlására kerülhetett sor, amelyekből a termelőknek vizsgálat céljából fél liternyi mennyiséget kellett bevenniük. 1937. november 12-én, pénteken a Tiszavidék már arról az örömteli hírről tájékoztatta olvasóit, hogy a csongrádi borközraktár hamarosan megkezdí a felvásárlásokat, amelyek egyelőre csak és kizárólag a *kadarkából* szűrt borokra vonatkoztak, mivel fehérek vételére a csekély külföldi kereslet miatt nem kapott a létesítmény engedélyt. A szőlőbirtokosoknak másnap délig kellett egy-egy fél literes üvegben mintát vinni, amelyeket november 14-én vizsgáltak meg. A megfelelő minőséggel rendelkező borokat Malligand fokenként 1,3 filléres áron bármilyen mennyiségben meg vásárolták.<sup>27</sup> Az első tételek november 16-án érkeztek meg az új borközraktárba, amelyeknek a szállításához kölcsönhordók álltak rendelkezésre.<sup>28</sup>

A közpince hivatalos műszaki átvételére 1938 februárjában került sor az illetékes minisztérium szakembereinek a jelenlétében, akik elismerésüket fejezték ki mind a tervezőnek, mind pedig a kivitelezőnek. Külön kihangsúlyozták azt, hogy az 1937-ben épült 12 pince közül a csongrádi sikerült a legtükéletesebben a kivitelezés tekintetében. A borközraktárak működésére a hatóságok egységes szabályzatot alkottak, a létesítményeket pedig a tárolóedényeken kívül különböző eszközökkel szerelték fel.<sup>29</sup>

## Összegzés

Magyarországon más európai és Európán kívüli szőlő- és bortermelő országokhoz hasonlóan a vasúthálózat kiépülése jelentős hatást gyakorolt a borkereskedelemre, hiszen az új közlekedési technika alkalmazása drasztikusan csökkentette a szállítási időt illetve olyan térségeket is bekapcsolt az árucserébe, amelyek korábban ezt a lehetőséget szinte egyáltalán nem vagy csak korlátozott módon

<sup>26</sup> Mód 2014. 22.

<sup>27</sup> *Tiszavidék*, 1937. november 12. 2.

<sup>28</sup> Mód 2014. 26.

<sup>29</sup> *Tiszavidék*, 1938. február 24. 1.

tudták kihasználni. A Horgos-királyhalmi mikrokörzet az 1890-es években nem alakulhatott volna ki, ha az Osztrák-Magyar Monarchia vasúthálózata nem biztosít összeköttetést a csemegeszőlő termesztésére szakosodott szőlőgazdaságok és a felvevő piacok között. A befektetők, akik szőlőbirtokokat létesítettek, nyilvánvalóan tisztában voltak azzal, hogy csak úgy érdemes nagy arányban asztali fajtákat telepíteni, amennyiben adottak a szőlőkereskedelem lehetőségei.

A két világháború között a kormányzat a közpincehálózat létrehozása során már kifejezetten hangsúlyt fektetett arra, hogy az új létesítményekben raktározott borok a vasúthálózat révén könnyedén eljuthassanak a célállomásokra. Csongrád város két világháború közötti szőlő- és borgazdálkodására jelentős hatást gyakorolt az 1930-as évek második felében, országos akció keretében létrehozott borközraktár, amely az ágazat válságos helyzetén kívánt segíteni azáltal, hogy nagy mennyiségű bor befogadására és tárolására bizonyult alkalmasnak. Ezek a létesítmények, köztük a csongrádi is, lehetőséget kínáltak arra, hogy szétaprózott birtokstruktúrával rendelkező bortermelő településeken, térségeken típusborok készüljenek, amelyeket nagy tételekben könnyebb volt értékesíteni.

## IRODALOM

ÉGETŐ Melinda

2014 Az alföldi borvidék újkori nagy sikertörténete: a homoki szőlőkultúra. In: Mód László–SIMON András (szerk.): *Hajdanvolt szüreték, zsendülő gerezdek. Szőlészeti-borászati hagyományok a Kárpát-medencében (1875–1920)*. Szőlőföld Kiadó, Gencsapáti, 211–222.

FAITH, Nicolas

2006 Railways. In: ROBINSON, Jancis (ed.): *The Oxford Companion to Wine*. Oxford University Press, New York–Oxford, 560.

FÜR Lajos

1982 *Kertes tanyák a futóhomokon*. Tájértörténeti tanulmány. Akadémiai Kiadó, Budapest

MAJDÁN István

2003 Vasutak, restik és a bor. *Rubicon* 14. évf. 1–2. sz. 80–81.

MERCZ Árpád

2000 *A boroshordó*. Hermész Kör, Budapest,

MÓD László

2014 „Borközlő Csongrádnak!” Állami közpince létrehozása egy alföldi városban. Bor, kultúra, örökség füzetek 2., SZTE Néprajzi és Kulturális Antropológiai Tanszék, Szeged

MOLNÁR Gergely

2015 *A vasút hatása a közlekedésre, árumozgásra. Útvonal, életmód és társadalom. Kecskemét (1850–1980)*. Budapest (Doktori disszertáció)

WINKLER István

1943 *Mit kell tudnia a borkereskedőnek?* A Magyar Bornagykereskedők és Borközvetítők Országos Egyesülete, Budapest

László MÓD

## The Impact of the Railways on the Vine and Wine Production in the South Part of the Hungarian Plain (Examples from Csongrád County)

In Hungary like in other European and non-European wine-producing countries the railways had an enormous impact on the trade of vine and wine. On the one hand the time of delivery reduced, on the other hand railways introduced new regions into the trade. The first part of the article deals with a special micro-region which had specialized on the production of table grapes. The second part attempts to analyse how railways had influenced the development of state cellar system in the interwar period.



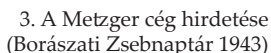
1. Ormódi Béla villája Horgos-Királyhalmon (Zempléni Múzeum gyűjteményéből)

**Magyar Szőlősgazdák  
Országos Borértékesítő  
Szövetkezete  
(MASZ OBSZ)**  
Mint a Magyar Mezőgaz-  
dák Szövetkezetének tagja

**Budapest,**  
VI., Eötvös-utca 25/a.  
TELEFON: 113 — 247  
120 — 968  
120 — 093  
118 — 503  
128 — 297  
120 — 842

Budafokon, Izsaikon, Kecskeméten, Sze-  
geden, Csongrádon, Cegléden, Kiskun-  
halason, Kisköröshön, Szabadszálláson,  
Kecelen, Jánoshalmán, Bácsalmáson, Kis-  
kunmajsán, Jászberényben, Hevesen,  
Tiszaújvárosban, Soltvadkerten, Bátaszéken  
és Sóstóhegyen tart fenn szakszerűen ke-  
zelt borpincészetet, ahol tagjainak borait  
az állami pincék részére előírt szabályzat  
szerint tárolja és arra hitelt nyújt ked-  
vező feltételek mellett.

2. MASZ OBSZ hirdetése (Borászati Zsebnaptár 1943)



#### 4. Vasúti szállítási díjak 1943-ban (Borászati Zsebnaptár 1943)





5. A csongrádi közpince homlokzata (készítette: Mód László, 2014, Csongrád)



6. Használaton kívüli vasúti sínek a borpince rakodójánál (készítette: Mód László, 2014, Csongrád)



## A KESKENY NYOMKÖZŰ KISVASÚT HATÁSA SZEGED KÖRNYÉKÉNEK ÉLETÉRE

### *A kezdetek*

A szegedi alsótanyai vasút a Rudolf térről, ma (Roosevelt tér) indulva Kunhalomnál kettéválva Pusztamérgesig, ill. Várostanys (ma Ásotthalom) végállomásig közlekedett. A vasút neve hivatalosan szegedi gazdasági vasút volt, a lakosság azonban *madzagvasútnak*, vagy *csöpinek* nevezte.

Szeged polgárait és a város vezetőit már a 19. század végén foglalkoztatta a gondolat, hogyan lehetne a városhoz tartozó nagy kiterjedésű területen élő tanyai lakosság közlekedési gondjain segíteni. 1895-ben Szentés – Csongrád – Csengele – Baja vezetésű vasútvonalra, 1897-ben Szabadka – Kiskunmajsa – Kiskunfélegyháza vezetésű vonalra adott előzetes engedélyt a minisztérium. Az engedélyesek 80, ill. 100 ezer forint hozzájárulást kértek a várostól, azonban a város vezetése ezt nem adta meg, mert egyik vonal sem oldotta volna meg a problémát. A vasutak nem épültek meg.<sup>1</sup>

Az 1854. március 4-én megnyitott Kiskunfélegyháza – Szeged közötti vasútvonal a tanyavilág szélét érintette, ezért csak a csengelei és a felsőtanyai lakosoknak kedvezett. A Kiskunhalashoz és Szabadkához sokkal közelebb lévő alsótanyai lakosok lovas kocsival közlekedve csak 4–8, rossz időben 6–10 óra alatt értek Szegedre. Ráadásul Kiskunhalashoz és Szabadkához jobb állapotban lévő utak vezettek a tanyákról, mint a Szegedhez. Ez nagyban érezte hatását a helyi piacon. A tanyai termények pontosan úgy hiányoztak Szeged piacáról, mint ahogy a kereskedőknek és az iparosoknak is hiányoztak a tanyai vásárlók.

Az alsótanyai terület Szeged régi határának délnyugati területe Kiskunhalas irányában, Domaszék, Zákányszék, Csorva, Mórahalom, Ásotthalom vidéke. A városnak itt 14.530 hold bérföldje, 16.361 hold erdője, 15.000 hold legelője volt. Ugyanakkor a felsőtanyaiak is hallatták hangjukat, szorgalmazták, hogy a vasút a felsőtanya vidékét is szolgálja ki. Ezen a gondon akart segíteni két szegedi vállalkozó, Dr. Nyilassy Pál és Ormódi Béla, akik előmunkálati engedélyt kértek a kereskedelemügyi minisztertől, Szeged MÁV állomástól egy Kiskunmajsa, Üllés, Zsana, Eresztőpuszta érintésével Kiskunhalas MÁV állomásig vezetendő, szabványos nyomtávolságú HÉV vasútvonal építésére.<sup>2</sup> A kérelmezők az előmunkálati engedélyt 36.668-II/1897.VI.13. szám alatt, 1897-ben kapták meg. A lakosság figyelme rögtön a vasútépítés felé fordult és évekig tartó sajtóvita kezdődött a vonalvezetéssel és a nyomtávolsággal kapcsolatban.

1 ENGI Mihály: A szegedi kisvasút története. 1987. 108. Hivatkozik rá: Kiss é.n.

2 ENGI Mihály: A szegedi kisvasút története. 1987. 101. Hivatkozik rá: Kiss é.n.

Elősegíti a kisvasútról való gondolkodást, hogy a törvényhozás elfogadta 1880-ban az első, 1888-ban a második HÉV törvényt, amelyek hatása a fővonalak óriási tőkeigényű építkezéseivel szemben az olcsó másod, vagy harmadrendű vasutak építését virágoztatta fel. A törvények könnyebbé és egyszerűbbé tették az ilyen vonalak engedélyeztetését, illetékmentességet, adókedvezményt biztosítottak, a települések és a földbirtokosok számára lehetővé tette az építkezés támogatását, egyszerűbb és olcsóbb üzemmenetet engedélyezett, felmentést adott a postaszállítási ingyenessége alól.<sup>3</sup>

Valódi fordulat a tanyai vasút építésével kapcsolatban 1911. május 8-án, egy közgyűlésen történt. Ekkor kérték fel Szesztay László műegyetemi tanárt, hogy foglalkozzék a tanyai vasút kérdésével, majd az ő tanulmánya alapján határozatot is hoztak. A kereskedelmi miniszter június 8-án előmunkálati engedélyt adott Szeged város tanácsának a keskeny nyomtávolságú tanyai vasút megépítésére, 1912. április 5-én 14511/1912 III. számú rendeletével pedig elrendelte a létesítendő alsótanyai gazdasági vasút vonalának közigazgatási bejárását. Az első világháború kitörése miatt az alsótanyai vasút terve és előkészítése megrekedt.

### *A működés*

1926-ban megtartották a vasút építésére vonatkozó versenytárgyalást. 13 nagyvállalat vett részt a tenderen, és milliárdos eltérések voltak az ajánlatok között. Ebben az évben kezdték el az építkezést.

1927. február 1-jén megnyitották az alsótanyai vasutat. Az ünnepélyen részt vett Hermann Miksa kereskedelmi miniszter is. A próbavonat 9 órakor indult a Rudolf-téri állomásról, az Alsóközpontra ment, s délben visszaérkezett Szegedre. A Rudolf-téren katonazenekar fogadta a vasutat. Itt a miniszter ünnepélyesen megadta az engedélyt a kisvasút üzembe helyezésére. A vasútvonal kiszolgálására a mai Tisza-pályaudvar területén mozdonyszínt, műhelyt, személyzeti laktanyát létesítettek. Itt építették meg a nagyvasúti csatlakozás biztosítása miatt Szeged-átrakó állomást.

Szegeden a végállomás az eredeti tervtől eltérően a közúti hídfőnél a Rudolf-téren nyílt meg, hiszen itt volt a város napi piaca, a *makai piac*. A vasútvonal Kunhalomnál "y" alakban elágazott, és Várostanya (ma: Ásotthalom) illetve Pusztamérges volt a végállomása.<sup>4</sup> A megnyitást követően napi két vonat közlekedett. Az első 15 nap forgalmáról a *Délmagyarország* beszámolójából tudhatjuk, hogy a legforgalmasabb napon 1250-en utaztak Szegedre, a vonatokat 2 fedett kocsival is meg kellett erősíteni. A legkisebb forgalmú napon 400-an utaztak. A teherforgalom ekkor még nagyon gyenge volt. Naponta átlagosan 7–8 vagon téglát, trágyát fuvaroztak. Ennek az összteljesítménynek a 9000 pengős bevétele a kiadásoknak csak a kétharmadát fedezte. A vasútnak ekkor 45 állandó alkalmazottja volt és 80

<sup>3</sup> <https://1000ev.hu/index.php?a=3&param=5922>; <https://1000ev.hu/index.php?a=3&param=6282> (letöltés: 2017. augusztus 11.)

<sup>4</sup> ENGI 2006.

pályamunkást is foglalkoztattak. A járműipar 12 személykocsiból, 24 fedett és 34 nyitott teherkocsiból állt.<sup>5</sup>

A kisvasút saját tarifaszabályozást vezetett be, független volt a MÁV-tól, a közúti villamos vasúttól, de még a bérkocsi és taxiállomásoktól is. Így a tanyai vasúton utazóknak nem volt alkalma és módja más közlekedési eszközt is igénybe venni. Később már nem volt közvetlen kapcsolat a piaccal sem, mert a Rudolf-téri átalakítások folytán a piacot onnan áthelyezték. Ekkor a piac helyének végleges kiválasztásától függött, hogy a tanyai vasutat meg kell-e és meddig kell meghosszabbítani, áthelyezni.<sup>6</sup>

Hátránya volt a keskeny nyomtávú szállításnak, hogy az átrakás megdrágítja a fuvarozást. Az átrakás ártalmára volt a gyümölcsnek, zöldségnek és nagy idővesztéssel járt. Ennek pedig tanyai gazdák látták a kárát. Sokáig vizsgálták azt a kérdést, hogy normál nyomtávra átépítsék a keskeny nyomközűket. Nemcsak az érdekelt tanyai lakosság, de a városrendezés érdekében is fontos és sürgős volna a keskeny nyomtávról rendes nyomtávra átépíteni a tanyai kisvasutat. Szentmihálytelken egy kiterő segítségével elágazva haladhatott volna a rendes nyomtávú vonal, megközelítőleg az akkori nyomvonalon Kiskunhalasig úgy, hogy a szegedi–pécsi vonatok ezen a vonalon közlekedve közelebb hozták volna Duna–Tisza -közének déli részét Szegedhez

A *Szegedi Gazdasági Vasút* nélkül nem lehetett volna megoldani Szeged közellátását. A távoli tanyavilág lakói részére csökkent az eljutási idő, terményeik eladásából rendszeres jövedelemhez jutottak, gyermekeiket városi iskolákban taníttathatták. A vasútvonal mentén az állomással vagy megállóval rendelkező települések fellendültek: Alsóközpontból Mórahalom, Várostantyából Ásotthalom fejlődött ki.

A gazdasági vasutat 1947-ben államosították. Integrálták a MÁV szervezetébe, egységesítették a tarifákat. A vasút a bővítési elképzelések szerint két új fővonalat kapott volna egyik a belterületen húzódó, másik Kiskundorozsma irányába húzódó vonal lett volna. 1949-ben ezzel kapcsolatban elindult az ingatlanspekuláció, elkezdődött a tervezett vonal mentén lévő területek összeírása. Ennek fennmaradt az iratanyaga is.<sup>7</sup> A bővítésre végül nem került sor.

### *Megszűnés*

Az 1968-as közlekedési koncepció előirányozta az alacsony forgalmú vasútvonalakon a forgalom beszüntetését.<sup>8</sup> Több keskeny nyomtávú és több mellékvonal is áldozata lett a koncepciónak, mint a szegedi kisvasút is. Ekkor már néhány helyen rendszeres buszjárat közlekedett, de még nem minden a vasút által érintett területre jutott el.

5 *Délmagyarország*, 1927. február 17.

6 Szegedi Vasúttörténeti Alapítvány anyagai.

7 MÁV Dokumentációs Központ és Könyvtár.

8 KÖZDOK 1969. 71.

A vasút személy – és teherforgalmát közútra terelték, a településeket menetrendszerű autóbuszjáratokkal, aszfaltozott burkolt közutakkal próbálták kompenzálni. A közlekedés 1975. szeptember elsejétől szünetelt. Vágányzatát elbontották.

### *Emlékezete*

A valamikori kisvonatra a Roosevelttéri sarki épület falán elhelyezett emléktábla emlékeztet.

2008-ban jegyezték be azt az Egyesületet, amely a kisvasút történeti és technikai emlékeit kutatni és bemutatni kívánja. Domaszéken vasúti múzeumot rendeztek be a sárkányhegyi állomásépületben. Szeged-Tisza pályaudvaron fellelhetők még a kisvasúti átrakó régi, romos fűtőházi épületének maradványai.

## IRODALOM

ENGI József

2006 *Szeged ötödik vasútvonala: a kisvasút*. Elérhető: Mórahalom város hivatalos honlapján (letöltés: 2017. augusztus 11.)

KISS Ágnes

é.n. *A szegedi kisvasút története*. Juhász Gyula Tanárképző Főiskolai Kar, szakdolgozat. <http://eduline.hu/segedanyagtalalatok/letolt/3888> (letöltés: 2017. augusztus 30.)

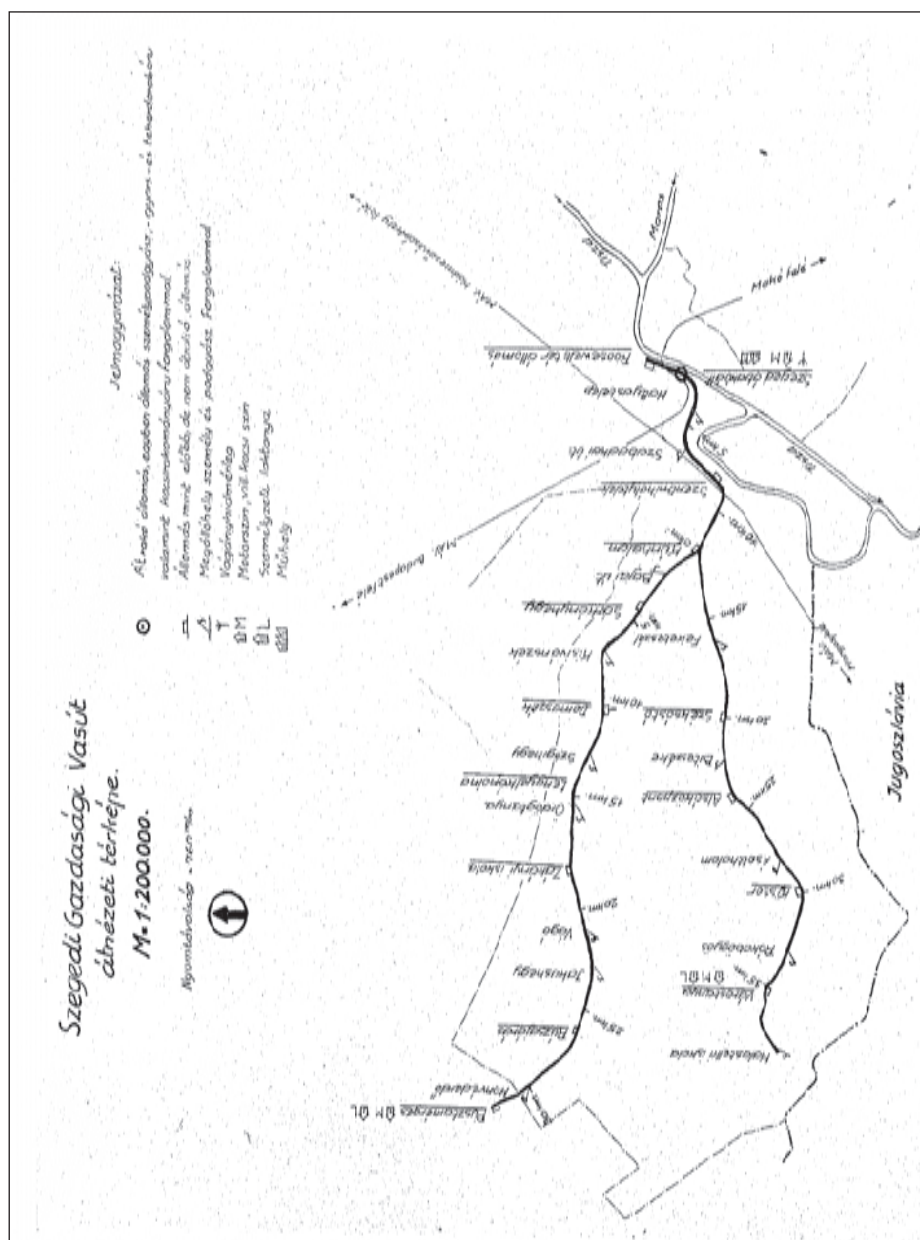
KÖZDOK

1969 *Magyar Közlekedéspolitikai*. Közlekedési Dokumentációs Vállalat, Budapest.

Anita SZIKSZAI

## The Impact of the Narrow Gauge Railway on the Every-day Life of the Szeged-region.

The narrow gauge railway was built in 1927 to serve the closer connections between the city Szeged and its confines. In fact it was an economic railway. It helped not only the faster transportation of agricultural goods onto the market of the town, but also unburdened visiting schools and church services there. The narrow gauge railway was nationalized by the Communist/Socialist regime in 1947 and was integrated into the frame of the MÁV (Hungarian National Railways). The narrow gauge railway was ceased in 1975.



1. Térképraiz Engi József magángyűjtő gyűjteményéből.



## SZEVEDI GAZDASÁGI VASÚT.

## TÉLI MENETREND

Érvényes: 1947. évi október 5-től.

ODA: Rudóltér—Kunhalom—Várostantya VISSZA:

ODA: Rudóltér—Kunhalom—Pusztamértes VISSZA:

122	22	124	22	26	Km.	ÁLLOMÁSOK	21	121	23	123	25	
sz. vegyesvonat						sz. vegyesvonat						
csak 3. osztály						csak 3. osztály						
7 <sup>55</sup>	8 <sup>10</sup>	13 <sup>35</sup>	14 <sup>10</sup>	18 <sup>35</sup>	1	Rudóltér	É	7 <sup>25</sup>	7 <sup>40</sup>	13 <sup>25</sup>	13 <sup>40</sup>	19 <sup>35</sup>
8 <sup>03</sup>	8 <sup>18</sup>	14 <sup>03</sup>	14 <sup>18</sup>	18 <sup>43</sup>	2	Szeged Atrakó	É	7 <sup>17</sup>	7 <sup>32</sup>	13 <sup>17</sup>	13 <sup>32</sup>	19 <sup>27</sup>
8 <sup>06</sup>	8 <sup>23</sup>	14 <sup>06</sup>	14 <sup>23</sup>	18 <sup>50</sup>	3	*Klebsberg telep	É	7 <sup>16</sup>	7 <sup>30</sup>	13 <sup>16</sup>	13 <sup>30</sup>	19 <sup>24</sup>
8 <sup>11</sup>	8 <sup>28</sup>	14 <sup>11</sup>	14 <sup>28</sup>	18 <sup>55</sup>	4	*Szabadkai-út	É	7 <sup>11</sup>	7 <sup>25</sup>	13 <sup>07</sup>	13 <sup>21</sup>	19 <sup>20</sup>
8 <sup>16</sup>	8 <sup>33</sup>	14 <sup>16</sup>	14 <sup>33</sup>	18 <sup>58</sup>	5	Szentmihálytelek	É	7 <sup>08</sup>	7 <sup>20</sup>	13 <sup>02</sup>	13 <sup>14</sup>	19 <sup>17</sup>
8 <sup>23</sup>	8 <sup>40</sup>	14 <sup>23</sup>	14 <sup>40</sup>	19 <sup>02</sup>	6	Kunhalom	É	6 <sup>59</sup>	7 <sup>13</sup>	12 <sup>55</sup>	13 <sup>08</sup>	19 <sup>10</sup>
8 <sup>31</sup>	—	14 <sup>32</sup>	14 <sup>48</sup>	19 <sup>11</sup>	7	*Feketesztő	É	6 <sup>50</sup>	7 <sup>04</sup>	12 <sup>47</sup>	13 <sup>00</sup>	19 <sup>07</sup>
—	8 <sup>48</sup>	—	14 <sup>48</sup>	19 <sup>16</sup>	8	Székessző	É	—	—	—	—	19 <sup>04</sup>
8 <sup>58</sup>	—	14 <sup>58</sup>	15 <sup>08</sup>	19 <sup>16</sup>	9	Alsókőzpont	É	6 <sup>40</sup>	12 <sup>37</sup>	12 <sup>37</sup>	12 <sup>40</sup>	19 <sup>00</sup>
9 <sup>08</sup>	—	15 <sup>08</sup>	15 <sup>18</sup>	19 <sup>20</sup>	10	*Ásotthalom	É	6 <sup>30</sup>	12 <sup>28</sup>	12 <sup>28</sup>	12 <sup>31</sup>	18 <sup>58</sup>
9 <sup>18</sup>	—	15 <sup>18</sup>	15 <sup>28</sup>	19 <sup>26</sup>	11	Kissor	É	6 <sup>20</sup>	12 <sup>18</sup>	12 <sup>18</sup>	12 <sup>21</sup>	18 <sup>54</sup>
9 <sup>21</sup>	—	15 <sup>21</sup>	15 <sup>31</sup>	19 <sup>28</sup>	12	*Dobó iskola	É	6 <sup>15</sup>	12 <sup>15</sup>	12 <sup>15</sup>	12 <sup>18</sup>	18 <sup>50</sup>
9 <sup>29</sup>	—	15 <sup>29</sup>	15 <sup>39</sup>	19 <sup>32</sup>	13	Rókaöbölgyös	É	6 <sup>07</sup>	12 <sup>07</sup>	12 <sup>07</sup>	12 <sup>10</sup>	18 <sup>46</sup>
9 <sup>36</sup>	—	15 <sup>36</sup>	15 <sup>46</sup>	19 <sup>38</sup>	14	Várostantya	É	6 <sup>02</sup>	12 <sup>02</sup>	12 <sup>02</sup>	12 <sup>05</sup>	18 <sup>42</sup>
9 <sup>40</sup>	—	15 <sup>40</sup>	15 <sup>50</sup>	19 <sup>42</sup>	15		É	5 <sup>55</sup>	11 <sup>55</sup>	11 <sup>55</sup>	12 <sup>02</sup>	18 <sup>38</sup>
9 <sup>46</sup>	—	15 <sup>46</sup>	15 <sup>56</sup>	19 <sup>48</sup>	16		É	5 <sup>49</sup>	11 <sup>49</sup>	11 <sup>49</sup>	11 <sup>52</sup>	18 <sup>34</sup>
9 <sup>50</sup>	—	15 <sup>50</sup>	16 <sup>00</sup>	19 <sup>52</sup>	17		É	5 <sup>43</sup>	11 <sup>43</sup>	11 <sup>43</sup>	11 <sup>46</sup>	18 <sup>30</sup>

122	124	126	ÁLLOMÁSOK		121	123	125
sz. vegyesvonat			Km.		sz. vegyesvonat		
csak 3. osztály					csak 3. osztály		
7 <sup>55</sup>	13 <sup>55</sup>	18 <sup>35</sup>	1.	Rudóltér	É	7 <sup>40</sup>	13 <sup>43</sup>
8 <sup>31</sup>	14 <sup>32</sup>	19 <sup>17</sup>	2.	Kunhalom	É	7 <sup>03</sup>	13 <sup>05</sup>
8 <sup>36</sup>	14 <sup>37</sup>	19 <sup>22</sup>		*Bajai mút		6 <sup>58</sup>	13 <sup>00</sup>
8 <sup>41</sup>	14 <sup>42</sup>	19 <sup>27</sup>		Sárkányhegy		6 <sup>53</sup>	12 <sup>55</sup>
8 <sup>44</sup>	14 <sup>46</sup>	19 <sup>31</sup>		*Kászonyi		6 <sup>40</sup>	12 <sup>52</sup>
8 <sup>48</sup>	14 <sup>50</sup>	19 <sup>35</sup>		*Kisvánszék		6 <sup>45</sup>	12 <sup>48</sup>
8 <sup>53</sup>	14 <sup>55</sup>	19 <sup>40</sup>		*Fodortanya		6 <sup>40</sup>	12 <sup>43</sup>
8 <sup>58</sup>	15 <sup>01</sup>	19 <sup>45</sup>		Domaszék		6 <sup>35</sup>	12 <sup>38</sup>
9 <sup>03</sup>	15 <sup>06</sup>	19 <sup>50</sup>	12.	*Szógihegy		6 <sup>28</sup>	12 <sup>33</sup>
9 <sup>08</sup>	15 <sup>13</sup>	19 <sup>55</sup>	14.	Lengyelkőpólna		6 <sup>23</sup>	12 <sup>28</sup>
9 <sup>12</sup>	15 <sup>17</sup>	19 <sup>59</sup>	16.	*Ördöganya		6 <sup>17</sup>	12 <sup>24</sup>
9 <sup>18</sup>	15 <sup>25</sup>	20 <sup>03</sup>	18.	Sárkányiskola		6 <sup>11</sup>	12 <sup>18</sup>
9 <sup>26</sup>	15 <sup>33</sup>	20 <sup>13</sup>	22.	*Vágó		6 <sup>00</sup>	12 <sup>08</sup>
9 <sup>36</sup>	15 <sup>43</sup>	20 <sup>23</sup>	26.	Ruzsajárás	I.	5 <sup>50</sup>	11 <sup>58</sup>
9 <sup>37</sup>	15 <sup>50</sup>	20 <sup>31</sup>	30.	*Honvédterd	É.	5 <sup>45</sup>	11 <sup>57</sup>
9 <sup>44</sup>	15 <sup>57</sup>	20 <sup>38</sup>	33.	É. Pusztamértes		5 <sup>38</sup>	11 <sup>50</sup>
9 <sup>50</sup>	16 <sup>03</sup>	20 <sup>44</sup>	37.	É. Pusztamértes	I.	5 <sup>31</sup>	11 <sup>44</sup>

A \*-gal jelölt helyettes megállóhelyeken a vonat csak fel, vagy leszálló utas jelentkezése esetén áll meg. Figyelemztetjük utasainkat, hogy leszállási szándékukat már a jegyvizsgálatnál mondják be a kálauznak.

26/126 sz. vonat Rudóltér-től, — míg a 25/125 sz. vonat Kunhalom állomástól egyetese közlekednek. Az állomások neve mellett balról álló idő-adatok felülről lefelé, jobbról állók alulról felfelé olvasandók. Menettérít jegyeket a külső állomások egymásközi forgalomban nem adhatnak ki.

## Megjegyzések:

1. Tilos robbanó, mérés és mérő anyagok, mint benzín, petróleum, denaturált szesz stb. vagy bűös tárgyaknak a személyszállító kocsiába való bevitel.

2. Minden utas csak annyi kézipodgyászt vihet magával a kocsiába, amennyi ülőhelye alatt és a feletti polcon elhelyezhető. Több, vagy nagyobb podgyászdarabok csak külön feladás mellett szállíthatók.

3. Személyszállító kocsinak élethulladék, baromfi és egyéb szemét által történő bepiszolásért 2 Forint tisztogatási díj fizetendő.

4. Részeg embereket és az olyan utasokat, kik a vonatkísérőnek ellenszegülnek, az utazásból kizárjuk.

5. Ragályos beteg, undorító bőrbajban szenvedő egyének csak külön kocsiban szállíthatók.

6. Utazás közben mindenki tartas érvényes menetjegyet magánál.

7. Aki jegy nélkül szállt fel olyan állomáson, ahol a jegyek eladása az állomási pénztárnál történik és ezt felszólítás nélkül a kálauznak bejelenti, a jegyen kívül 4 Forint pótdíjat tartozik fizetni.

8. Aki érvényes jegy nélkül utazik, és ezt bejelenteni elmulasztja, 20 Forint pótdíjat tartozik fizetni.

9. Aki a vészféket indokolatlanul meghúzza, 12—48 Forintig terjedő menetidőpótót fizet.

10. Óra intjük a közönséget a mozgó vonatról való le-, vagy arra való felugrástól.

ÜZLETVEZETŐSÉG

Hatalmas nyomda Szeged.

2. Téli menetrend: A szegedi Vasúttörténeti Alapítvány gyűjteményéből (megjelent a Délmagyarország 1947. október 1-i számában).



A vasúti közlekedés 19. század végi elterjedése átalakította az emberek mozgását. A közlekedés olcsóvá, gyorsá és tömegessé vált. Munkásberek, kereskedők, katonák, diákok, zarándokok egy-két nap alatt megtudták járni ugyanazt az utat, ami korábban hosszú heteket, esetleg hónapokat vett igénybe. A vasút befolyásolta és átalakította a mindennapi életet. Kihatott a kereskedelemre, a vásárlási és üdülési szokásokra, az iskoláztatásra, s megjelentek a vallási és kulturális célú utazások új formái: a különvonatok.

Tanulmánykötetünk ezekről hoz 19-20. századi esettanulmányokat.



MTA-SZTE VALLÁSI KULTÚRAKUTATÓ CSOPORT  
A VALLÁSI KULTÚRAKUTATÁS KÖNYVEI